



Liikenne- ja  
viestintäministeriö

# Merenkurkun laivaliikenteen turvaamista koskevan strategian valmistelu

Työryhmän loppuraportti 11.10.2012

Liikenne- ja viestintäministeriön

visio

Hyvinvointia ja kilpailukykyä hyvillä yhteyksillä

toiminta-ajatus

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä. Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.

arvot

Rohkeus

Oikeudenmukaisuus

Yhteistyö



Julkaisun nimi

Merenkurkun laivaliikenteen turvaamista koskevan strategian valmistelu. Työryhmän loppuraportti

Tekijät

Työryhmä, pj. Sirkka-Heleena Nyman

Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä

Liikenne- ja viestintäministeriö 4.1.2012

Julkaisusarjan nimi ja numero

Liikenne- ja viestintäministeriön  
julkaisuja 16/2012

ISSN (verkkojulkaisu) 1795-4045

ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-243-317-6

URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-317-6>

HARE-numero

Asiasanat

Merenkurkun liikenne, merenkulku, joukkoliikenne

Yhteyshenkilö

Sirkka-Heleena Nyman

Muut tiedot

Tiivistelmä

Työryhmän asettaminen perustuu hallitusohjelmaan ja sen tehtävänä on ollut tehdä ehdotus toimenpiteistä, jotka on välttämätöntä toteuttaa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Toimenpiteet, jotka on toteuttava vuoden 2013 alkuun mennessä, työryhmä esitti väliraportissaan 10.5.2012. Pitkätäkätimen strategia ja toimenpide-ehdotukset henkilö- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi Merenkurkussa työryhmän piti laatia syyskuun 2012 loppuun mennessä.

Työryhmä on käytössään olleen materiaalin pohjalta vertaillut toimintavaihtoehtoja ja päätyntynyt siihen, että pitkälläkin aikavälillä Merenkurkun liikenteen turvaaminen vaatii julkista tukea.

Käytettävissä olevien selvitysten pohjalta työryhmä esittää, että Vaasan ja Uumajan välinen laivaliikenne ja sen kehittäminen nähtäisiin osana isompaa kokonaisuutta, Eurooppa-tie 12:n liikenneinfrastruktuuria. Osan tästä liikenneinfrastrukturista muodostaisi asiakkaiden tarpeiden pohjalta liikenteeseen räätälöity, ympäristöystävällinen ja jäissä hyvin kulkeva alus.

Työryhmä esittää pitkän aikavälin tavoitteeksi uuden, Merenkurkun liikenteeseen suunnitellun aluksen hankintaa. Investoinnin rahoittamiseksi työryhmä esittää, että Vaasan ja Uumajan kaupungit ja Merenkurkun alueen toimijat tekevät yhteistyötä EU-tukien hakemiseksi. Työryhmä esittää myös, että hakemuksen laatimisen yhteydessä selvitetään Suomen ja Ruotsin valtioiden edellytykset tukea hanketta ja varautua osallistumaan sen kansalliseen rahoitukseen.

Lisäksi työryhmä esittää, että alueen toimijat sitoutuisivat osallistumaan investointiin ja vastaamaan liikenteen hoitamisesta ja toiminnan kuluista niin että nykyisestä joukkoliikennetuesta voidaan luopua.

Publiceringsdatum  
11.10.2012

Publikation

Beredningen av en strategi för att trygga fartygstrafiken i Kvarken, arbetsgruppens slutrapport

Författare

Arbetsgruppen, ordf. Sirkka-Heleena Nyman

Tillsatt av och datum

Kommunikationsministeriet 4.1.2012

Publikationsseriens namn och nummer

Kommunikationsministeriets  
publikationer 16/2012

ISSN (webbpublikation) 1795-4045  
ISBN (webbpublikation) 978-952-243-317-6  
URN <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-317-6>  
HARE-nummer

Ämnesord

Kvarkentrafiken, sjöfart, kollektivtrafik

Kontaktperson

Sirkka-Heleena Nyman

Rapportens språk

Finska

Övriga uppgifter

Rapporten finns också på svenska (Kommunikationsministeriets publikationer 17/2012)

Sammandrag

Arbetsgruppen tillsattes på grundval av regeringsprogrammet med uppgiften att lägga fram ett förslag på åtgärder att genomföra på kort och lång sikt. De åtgärder som måste genomföras före år 2013 presenterade arbetsgruppen i en mellanrapport den 10 maj 2012. En långsiktig strategi med förslag till åtgärder för att trygga person- och godstrafiken i Kvarken skulle arbetsgruppen presentera före utgången av september 2012. Arbetsgruppen har granskat verksamhetsmodeller på basis av det material som arbetsgruppen har haft till sitt förfogande och kommit till den slutsatsen att tryggheten av Kvarkentrafiken kräver offentligt stöd även på lång sikt.

På basis av tillgängliga utredningar föreslår arbetsgruppen att fartygstrafiken mellan Vasa och Umeå och dess utveckling borde ses som en del av en större helhet, den transportinfrastruktur som Europaväg 12 bildar. En del av denna transportinfrastruktur föreslås bestå av ett miljövänligt och isgående fartyg som motsvarar kundernas behov. Enligt arbetsgruppen borde det långsiktiga målet vara att anskaffa ett nytt fartyg som är konstruerat för Kvarkentrafiken. För att finansiera investeringen föreslår arbetsgruppen att Vasa och Umeå städer och aktörerna i Kvarkenområdet ska samarbeta för att ansöka om EU-stöd. Arbetsgruppen föreslår också att man i samband med utarbetandet av ansökan ser över svenska och finska statens förutsättningar att stödja projektet och att förbereda sig för nationella finansieringsandelar.

Vidare föreslår arbetsgruppen att aktörerna i regionerna förbinder sig att delta i investeringen och tar ansvar för ordnandet av trafiken och för kostnaderna för verksamheten så att det nuvarande kollektivtrafikstödet kan slopas.

## Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 4. tammikuuta 2012 työryhmän, jonka tehtävänä on laatia ehdotus toimenpiteistä, joilla turvataan ympärivuotinen henkilö- ja tavaraliikenne Merenkurkussa. Työryhmän asettaminen perustuu hallitusohjelmaan, jonka mukaan *"hallitus tukee Merenkurkun liikenteen jatkamista ja laatii yhdessä Ruotsin ja Merenkurkun alueen edustajien kanssa yhteisen, pitkäjänteisen strategian, jolla turvataan ympärivuotinen henkilö- ja tavaraliikenne Merenkurkussa"*.

Työryhmän tehtävänä on ollut tehdä ehdotus toimenpiteistä, jotka on välttämätöntä toteuttaa lyhyellä ja pitkällä aikavälillä. Toimenpiteet, jotka on toteuttava vuoden 2013 alkuun mennessä, työryhmä esitti väliraportissaan 10.5.2012.

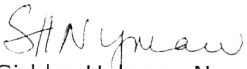
Pitkántähtäimen strategia ja toimenpide-ehdotukset henkilö- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi Merenkurkussa työryhmän piti laatia syyskuun 2012 loppuun mennessä.

Työryhmässä on ollut edustus valtiovarainministeriöstä, työ- ja elinkeinoministeriöstä, Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta, Pohjanmaan liitosta, Västerbottenin aluehallinnosta, Merenkurkun neuvostosta, Vaasan ja Uumajan kaupungeista ja satamista. Työryhmä on kokoontunut seitsemän kertaa ja kuullut asiantuntijoita ja tällä hetkellä liikennettä hoitavaa konkurssipesää. Merenkurkun neuvosto teetti työryhmän käyttöön selvityksen Merenkurkun liikenteen nykytilasta. Merenkurkun neuvosto ja Vaasan ja Uumajan kaupungit selvittivät mahdollisuuksia EU-tukien saamiseen ja järjestivät tässä tarkoituksessa EU-komission edustajalle tutustumiskäynnin Vaasaan ja Uumajaan. Ruotsin elinkeinoministeriön edustaja tutustui myös liikenteen nykyiseen tilanteeseen Uumajassa.

Työryhmä on asiantuntijaselvitysten perusteella arvioinut vaihtoehtoja liikenteen pitkäjänteiseen turvaamiseen. Työryhmä esittää, että Vaasa – Uumaja yhteyttä tarkasteltaisiin osana liikenneinfrastruktuuria (Eurooppa tie 12) ja esittää, että osan tästä liikenneinfrastrukturista muodostaisi asiakkaiden tarpeiden pohjalta liikenteeseen räätälöity, ympäristöystävällinen ja jäissä hyvin kulkeva alus. Työryhmä esittää pitkän aikavälin tavoitteeksi uuden, Merenkurkun liikenteeseen suunnitellun aluksen hankintaa. Investoinnin rahoittamiseksi työryhmä esittää, että Vaasan ja Uumajan kaupungit ja Merenkurkun alueen toimijat tekevät yhteistyötä EU-tukien hakemiseksi. Työryhmä esittää myös, että hakemuksen laatimisen yhteydessä selvitetään Suomen ja Ruotsin valtioiden edellytykset tukea hanketta ja varautua osallistumaan sen kansalliseen rahoitukseen.


Työryhmä luovuttaa kunnioittaen raporttinsa liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 11. päivänä syyskuuta 2012.

  
Sirkka-Heleena Nyman  
Liikenne- ja viestintäministeriö


  
Elina Selinheimo  
Valtiovarainministeriö


  
Rauno Matintupa  
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

  
Ulla-Maj Wideroos  
Pohjanmaan liitto

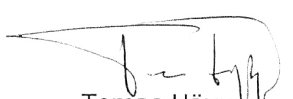
  
Viktoria Larsson  
Uumajan satama

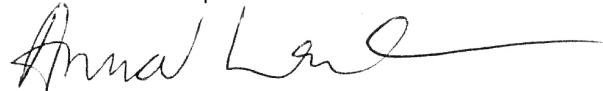
  
Teijo Seppelin  
Vaasan satama

  
Matti Oivukkamäki  
Työ- ja elinkeinoministeriö

  
Mathias Lindström  
Merenkirkun neuvosto

  
Mikael Öhlund  
Uumajan kunta

  
Tomas Häyry  
Vaasan kaupunki

  
Anna Lassinantti  
Västerbottenin aluehallinto

## Sisällysluettelo

### 1. Johdanto

### 2. Merenkurkun liikenteen nykytila

- 2.1. Rahti- ja matkustajamäärät viime vuosina
- 2.2. Aluksen vuoritiheys ja palvelutaso
- 2.3. Rahti ja matkalipputulot ja niiden kehitys viime vuosina
- 2.4. Tuet ja niiden maksatus
- 2.5. Ongelmat laivaliikenteessä
- 2.6. Laivaliikenteen merkitys alueen talouselämälle
- 2.7. Laivaliikenteen kehitysnäkymiä

### 3. Merenkurkun liikenteen jatkumisen turvaaminen

- 3.1. Palvelun hankinta ja toimintatuki
- 3.2. Investointituki
- 3.3. Toimintamallit

### 4. Työryhmän ehdotus henkilöliikenteen turvaamiseksi lyhyellä aikavälillä

### 5. Työryhmän ehdotus henkilö- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi pitkällä aikavälillä

Liite: Konsulttiraportti Merenkurkun liikenteestä

## 1. Johdanto

Merenkurkussa on liikennöinyt autolautta jo lähes 50 vuotta. EU-jäsenyyden myötä verovapaa myynti päättyi Merenkurkun liikenteessä vuonna 1999 ja se johti vuotuisen matkustajamäärän romahtamiseen noin miljoonasta nykyiseen noin 50 000 matkustajaan. Rahtiliikenteen kysyntä on pysytellyt viimeiset vuodet melko vakaana ollen noin tuhat rekkaa kuukaudessa. Merenkurkun lautta on osa E12-liikenneväylää, joka tarjoaa autoille 800 kilometriä lyhyemmän reitin kuin Perämeren pohjukan kiertävä maantie.

Vaasa-Uumaja reittiä on vuodesta 2000 lähtien liikennöinyt RG Line Oy Ab. Matkustajaliikenne on saanut yhteiskunnan tukea Suomen valtiolta sekä Pohjanmaan ja Västerbottenin aluehallintoviranomaisilta. Tuen oli tarkoitus olla väliaikaista ja se on pienentynyt koko ajan. Voimassa olevan sopimuksen mukaan liikenne saa vuosina 2010 – 2012 tukea 500 000 euroa vuodessa. Vuoden 2011 lopussa RG Line asetettiin konkurssiin. Konkurssipesä on jatkanut liikennettä, mutta lopettanee liikenteen syksyllä 2012. Vaasan ja Uumajan kaupungit ovat perustaneet yhtiön, joka voi ottaa liikenteen hoitaakseen sitten kun konkurssipesä sen lopettaa.

## 2. Merenkurkun liikenteen nykytilanne

### 2.1. Rahti- ja matkustajamäärät viime vuosina

Merenkurkussa on viime vuodet liikennöinyt alus on RG 1, jossa on 750 kaistametriä ja 300 matkustajapaikkaa.

Merenkurkun laivaliikenteessä vuoden aikana kuljetettu tavaramäärä kasvoi nopeasti vuodesta 2001 vuoteen 2006, jolloin rahtia kuljetettiin noin 290 000 tonnia. Tämän jälkeen kuljetettu tavaramäärä on ollut 200 – 250 tuhatta tonnia vuodessa.

RG Linen kuljettamien henkilöautojen määrä on vähentynyt tasaisesti vuoden 2003 jälkeen, jolloin se oli hieman yli 25 000. Viime vuonna Merenkurkun ylitti noin 13 000 henkilöautoa.

RG Linen matkustajamäärä Merenkurkun liikenteessä kasvoi vuoteen 2004 saakka, jolloin matkustajia oli 108 570. Tämän jälkeen matkustajamäärä on vähentynyt joka vuosi. Vuonna 2011 matkustajia oli 46 170, mikä on 11 026 vähemmän kuin vuonna 2010. Matkustajamäärä on viime vuodet ollut tavallisesti kahdesta neljään tuhatta kuukaudessa lukuun ottamatta kesän kysyntäpiikkiä. Vuonna 2011 matkustajia oli kesä- ja elokuussa kuutisen tuhatta ja heinäkuussa lähes 12 000.

Merenkurkun liikennettä hoitava konkurssipesä on laskenut lipunhintoja kysynnän kasvattamiseksi. Konkurssipesä on panostanut markkinointiin ja toteuttanut suoramarkkinointikampanjan Suomessa ja Ruotsissa. Strategia näyttää toimivan. Elokuun loppuun mennessä vuoden 2012 matkustajamäärä oli 52 098, mikä on enemmän kuin koko vuonna 2011. Heinäkuussa 2012 matkustajia oli 21 321 kun vuoden 2011 heinäkuussa matkustajia oli vain 11 841.

Valtaosa matkustajista liikkui autolla. Enemmistö matkustajista on liikkeellä työn tai jonkin muun syyn kuin matkailun takia. Kaksi kolmesta on suomalaisia, ruotsalaisia on noin 20 % ja norjalaisia noin 3 %. Suomalaisista matkustajista



suurin osa on Vaasasta (29 %) tai muualta Pohjanmaan rannikolta. Vastaavasti ruotsalaisista matkustajista valta-osa on Uumajasta (14 %) tai sen lähialueilta. Liikenteellä on siis suurta alueellista merkitystä.

## 2.2. Aluksen vuorotiheys- ja palvelutaso

Merenkurkun liikenteen vuorojen määrä lisääntyi vuoteen 2005 saakka, jolloin vuoden aikana ajettiin 852 vuoroa. Vuonna 2011 vuoroja oli 634. Viime vuosina aluksella on ollut kuusi edestakaista matkaa viikossa siten, että lauantaisin on ollut miehistön vapaapäivä. Vuorotiheyttä tärkeämpänä pidetään aikataulussa pysymistä.

Nykyinen alus ei matkustajia hemmottele. Sisältä ei näe merta ja ulkokansilla ei ole oleskelutilaa. Matkustajakyselyn mukaan nykyiset matkustajat näkevätkin yhteyden vain siirtymisenä paikasta toiseen. Lisäpalveluina toivottaisiin muun muassa internetyhteyksiä, jotta aluksella voisi työskennellä, sekä lasten leikkipaikkaa ja laadukasta ravintolaa.

## 2.3. Rahti ja matkalipputulot ja niiden kehitys viime vuosina

Merenkurkun liikennettä hoitavan varustamon asiakastulot ovat viime vuosina olleet 7 – 8 miljoonaa euroa. Vuonna 2008 tulot olivat lähes 8,3 miljoonaa euroa, josta rahdilta oli 3,8 miljoonaa ja matkustajilta 4,4 miljoonaa, jossa on mukana aluksella tapahtunut myynti. Vuonna 2011 rahtitulot olivat samalla tasolla, mutta tulot matkustajilta olivat laskeneet 3,1 miljoonaan euroon.

Matkan hinnoittelua on muutettu vuosittain. Lippujen kallistumisen myötä matkustajamäärät ovat laskeneet. Myös markkinointia on vähennetty, millä lienee vaikutusta matkustajamääriin. Konkurssipesä on kesällä 2012 alentanut lipun hintoja ja lisännyt markkinointia. Matkustajamäärä on lisääntynyt ja vaikuttanut positiivisesti myös tulokseen.

## 2.4. Tuet ja niiden maksatus

Merenkurkun matkustajaliikenne on saanut julkista tukea Suomesta ja Ruotsista vuodesta 1999. Vuonna 2005 tukea maksettiin 1,3 miljoonaa euroa. Tämän jälkeen tuki on pienentynyt. Vuodesta 2008 alkaen tukea on maksettu 500 000 vuodessa, josta Suomen valtion maksama puolikas (250 000 euroa) on ollut liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennetukea ja toisen puolen on maksanut Uumajan kaupunki.

Merenkurkun liikenne on kilpailutettu kahden tai kolmen vuoden ostosopimuskausin. Kilpailutuksesta on ilmoitettu hankintalainsäädännön mukaisesti EU:n virallisessa lehdessä. Kilpailun voittanut varustamo ei ole saanut yksinoikeutta toimia kyseisellä reitillä, mutta markkinat ovat niin vähäiset ja toiminta tappiollista, ettei kilpailijoita ole ollut.

Kilpailutuksia on ollut toistaiseksi kuusi: vuosina 1999, 2001, 2002, 2005, 2007 ja 2009. Kaikki ovat koskeneet ympärivuotista liikennettä Vaasa-Uumaja reitillä. Länsi-Suomen lääninhallitus ja sittemmin Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on toteuttanut kilpailutukset ja maksanut tuen.

Vuosina 1999 ja 2001 kilpailutetun tuen rahoittivat Suomen valtio, Ruotsin valtio, Pohjanmaan liitto, Vaasan kaupunki, Västerbottenin maakäräjät, Västerbottenin lääninhallitus ja Uumajan kunta. Vuosina 2002 ja 2005 näistä jäivät pois Ruotsin

valtio ja Västerbottenin lääninhallitus. Vuosina 2007 ja 2009 kilpailutetun tuen rahoittajina ovat olleet vain Suomen valtio ja Uumajan kunta.

Viimeisimmän tarjouskilpailun voittajan RG Line Oy:n kanssa on tehty ostosopimus, joka on voimassa vuoden 2012 loppuun. Lisäksi RG Linelle, kuten muillekin varustamoille, on maksettu valtiontukea miehistökustannuksiin (kauppa-alustukea, L meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamisesta 21.12.2007). Matkustajalauttaliikennettä jatkaa tällä hetkellä RG Linen konkurssipesä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on määritellyt Merenkurkun matkustajalauttaliikenteen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyväksi (SGEI) palveluksi. Varustamolle kilpailutuksen perusteella vuosittain maksettu tuki on raportoitu komissiolle SGEI päätöksen 842/2005 mukaisissa maaraporteissa vuosina 2008 ja 2011.

## 2.5. Ongelmat laivaliikenteessä

Merenkurkun matkustajaliikenteen kysyntä vaihtelee voimakkaasti vuodenaikojen ja suhdanteiden mukaan. Tämä edellyttäisi joustavuutta palvelun tarjonnassa. Viime vuosina kovat jäätalvet ovat vaikeuttaneet aluksen liikkumista ja aiheuttaneet viivytystä ja epävarmuutta sekä rahdin kuljettajille että matkustajille.

Merenkurkun matkustajaliikenteelle aiheutuu haittaa siitä, että sekä Vaasassa että Uumajassa satama sijaitsee keskustan ulkopuolella eikä sieltä ole tarjolla edullista joukkoliikenneyhteyttä, mikä haittaa autottomia matkustajia.

Nykyinen alus RG 1 ei houkuttele turisteja, vaan sitä käytetään vain todelliseen tarpeeseen. Lipun hinta koetaan korkeaksi eivätkä palvelut vastaa odotuksia. Aluksella ei ole tarkoituksenmukaista osastointia, joka helpottaisi miehistön määrän joustoa matkustajamäärien mukaan. Matkustajatilojen laajuus vaikuttaa aluksen miehitykseen, koska miehistöä on oltava riittävästi tarvittaessa evakuoimaan matkustajien käytössä olevat tilat. Matkoja ei tilata riittävän aikaisin, jotta varustamo voisi minimoida miehistön määrän. Nykyinen tukirakenne ei kannusta varustamo maksimoimaan matkustajamääriä.

RG 1 on suhteellisen hidas, mikä vaikuttaa aikataulun suunnitteluun. Aikataulut koetaan hankaliksi, kun lähtöaika vaihtelee viikonpäivän mukaan. Aluksen konetehto ei riitä itsenäiseen jäissäkulkuun normaaleissa talviolosuhteissa, mikä aiheuttaa viiveitä, jotka haittaavat asiakkaita ja vähentävät kysyntää. Aluksessa ei ole keulaporttia joten se täytetään ja puretaan perän kautta, mikä pidentää satama-aikaa.

Verovapaa myynti päättyi Merenkurkun liikenteessä vuonna 1999 EU-jäsenyyden myötä. Se vääristää kilpailutilannetta suhteessa Turku-Tukholma tai Helsinki-Tukholma lauttareitteihin, joilla edelleen on tax free-myynti käytössään ja jotka sen avulla voivat subventoida tosiasiallisia kuljetuskustannuksiaan.

Matkustajamäärät ja tulot ovat viime vuosina pienentyneet, mutta kustannukset eivät ole laskeneet. Suomi ja Ruotsi ovat ainoita Itämeren valtioita, jotka perivät väylämaksua. Kustannuksia on merkittävästi lisännyt polttoaineen hintojen voimakas nousu. Liikennettä hoitavan varustamon aikaisemmista tilinpäätöksistä ilmenee, että toiminta on vuosina 2007 – 2011 ollut keskimäärin noin 850 000 euroa tappiollista. Varustamon ilmoituksen mukaan toiminnan turvaaminen edellyttäisi lisäpanostuksia, joka kohonneiden pääomakulujen vuoksi nostaisi tuen tarvetta noin 2 miljoonaan euroon.

## 2.6. Laivaliikenteen merkitys alueen talouselämälle ja kulttuurivaihdolle yli Merenkurkun

Suomen ja Ruotsin välinen Merenkurkun alueellinen yhteistyö on kehittynyt pitkän ajan kuluessa. Vaasan ja Uumajan välinen lauttaliikenne on strateginen edellytys elinkeinoelämän kehittymiselle, kulttuurivaihdolle, tehokkaille kuljetuksille sekä työvoiman ja opiskelijoiden liikkumiselle. Merenkurkun alusliikenteellä on suuri merkitys Vaasan ja Uumajan kaupungeille ja niiden lähialueille. Ilman säännöllistä ja ympärivuotista yhteyttä yhteistyö ja sosiaalinen yhteydenpito Suomen ja Ruotsin välillä loppuu.

Yksittäisille ihmisille lauttaliikenteellä on suuri merkitys, koska se antaa mahdollisuuden asua, työskennellä, opiskella ja matkailla merkittävästi suuremmalla lähialueella kuin vain omassa maassa. Vuoteen 2000 saakka kulttuurivaihto yli Merenkurkun oli suhteellisen suurta. Lisäksi tapahtui nuorisovaihtoa mm. urheilussa ja kouluissa. Tämä vaihto on vähentynyt oleellisesti, mikä on vastoin Suomen, Ruotsin ja EU:n yhteistoimintatavoitteita. Sosiaaliset siteet, jotka ovat alueiden välillä, ovat tärkeitä elinkeinoelämän yhteistyössä ja erilaisissa kulttuuri- ja osaamisvaihdossa, jotka pitkällä aikavälillä hyödyttävät yhteiskuntaa. Tällä on vahva kytkös Suomen ja Ruotsin yhteisiin työmarkkinoihin, kun työn perässä on muutettu toiseen maahan.

## 2.7. Laivaliikenteen kehitysnäkymiä

Vaasan ja Uumajan välinen autolautta on Helsingistä Mo i Ranaan johtavan Eurooppa -tien 12 strateginen linkki. Se tarjoaa ainoan säännöllisen ja ympärivuotisen sekä matkustajia että rahtia palvelevan meriyhteyden Suomen ja Ruotsin välille Tukholman pohjoispuolella. Lähialueen lisäksi yhteys tarjoaa kehitysmahdollisuuksia Norjan, Venäjän ja Baltian maiden suuntiin. Tavarakuljetukset Merenkurkun yli ovat lisääntyneet enemmän kuin Suomen ja Ruotsin välinen kauppa, mikä johtuu Pohjanmaan ja Västerbottenin vahvasta kasvusta ja elinkeinoelämän yhteistyöstä. Nykyinen autolautta täyttää liikenteen perusvaatimukset. Sen autokannen korkeus on riittävä kaikenlaisille kuorma-autoille ja hyttikapasiteetti riittää rekkakuljettajille. Matkustajille on tarjolla nojatuolipaikkoja ja kafeteria. Palvelutarjonta vastaa samantyyppisten Ro-Pax autolauttojen tarjontaa 3 – 5 tuntia kestävillä reiteillä, kuten esim. Gotlannin liikenteessä. RG 1 on kuitenkin pienempi ja vanhempi, jonka vuoksi tilatkin ovat pienemmät ja osin kuluneemmat eivätkä vastaa asiakkaan palvelutaso-odotuksia.

Jatkossakin rahdin kuljettamisen tarpeet tulevat korostumaan, mikä on myönteistä, koska se tukee toimivaa henkilöliikenneyhteyttä yli Merenkurkun. Vuoroja voidaan jossain määrin lisätä niinä päivinä, jolloin lautta kulkee ainoastaan kaksi yhdensuuntaista matkaa, mutta mikäli aikataulu on tiiviimpi, vaarana on, että myöhästymisiä on vaikeampi kiertää umpeen. Reitillä tarvittaisiin uudempi alus, joka selviäisi jäissä, toisi lisää rahtikapasiteettia ja vastaisi matkustajien palvelutasotarpeita. Merenkurkun kummallakin puolella on suuri teollinen tuotanto, joka kasvaa maiden keskiarvoja nopeammin. Paremman lauttaliikenteen avulla alueiden synergia vahvistuisi ja tuotantoarvo kasvaisi entisestään myös naapurialueilla.

### *Alueen elinkeinoelämän tulevaisuudennäkymiä*

Sekä Suomen että Ruotsin puolella Merenkurkkua tehdään suuria investointeja elinkeinoelämään ja infrastruktuuriin. Rautatiellä tapahtuu järjestelmämuutos kun

Botnia-rata on valmis ja kunnostettu Ådalnrata otetaan käyttöön tänä vuonna. Vaasa – Seinäjoki väli on sähköistetty ja logistiikkaan tehdään isoja panostuksia uusien tavaraterminalien ja lisääntyneen yhteistyön kautta. Käynnissä on kattava EU-hanke Nordic Logistic Corridor (NLC) reitillä Mo i Rana – Storuman – Uumaja – Vaasa, josta on myös yhteys Trondheimiin. Vaasan ja Uumajan satamat investoivat, jotta ne voivat entistä paremmin palvella alueiden elinkeinoelämää. NLC-hankkeen kokonaisbudjetti on noin neljä miljoonaa euroa ja se sisältää markkinointia kuljetuskäytävän mahdollisuuksista. Eurooppa -12 tien varrelle Norjan rannikon ja Vaasan välillä on viime vuosina investoitu infrastruktuuriin vähintään 252 miljoonaa euroa. Investoinneista noin 44 miljoonaa on tehty Norjan alueelle, 174 miljoonaa Ruotsin alueelle ja 35 miljoonaa Suomen alueelle. Investointien kustannuksiin ovat osallistuneet kunnat, alueet, valtiot ja EU. Lisäinvestointeja on suunnitteilla.

Pohjanmaan kasvu on Suomen alueista vahvimpiä ja teollisuus on hyvin vienti-intensiivistä. Pohjois-Ruotsissa on suuria investointeja kaivannais- ja energiasektoreilla. Sekä Norjan että Venäjän talous on kasvanut vahvasti. Pohjois-Norjan talous vahvistuu öljy- ja kaasutuotannon ansiosta, mikä lisää alueen väestöä ja paikallista kysyntää.

Matkailu tukee alueiden taloutta ja lisää vuorovaikutusta maiden välillä. Sekä Vaasan että Uumajan matkailun liikevaihto on vuositasolla sadan miljoonan euron luokkaa, millä on merkitystä alueiden kasvulle. Matkailuvirran tyrehtyttyä taxfree-myyntin loppumisen jälkeen suomalaisten ja ruotsalaisten osuus matkailijoista on pieni huolimatta alueiden läheisyydestä ja kulttuurisiteistä. Ruotsin tilastokeskuksen mukaan vuonna 2010 Västerbottenissa oli 1,3 miljoonaa yöpymistä, joista noin 1,2 prosenttia (16 000) oli suomalaisia. Vastaavasti norjalaisyöpymisiä oli 14 % ja saksalaisia 2 %. Ruotsalaisyöpymisiä oli 80 %. Pohjanmaalla ja Etelä-Pohjanmaalla oli samana vuonna noin miljoona yöpymistä, joista ruotsalaisia 1,3 %, saksalaisia 0,7 %, norjalaisia 0,5 % ja suomalaisten osuus oli yli 90 %. Näin ollen kummallakin puolella Merenkurkkua on suuri mahdollinen markkina.

#### *Ympäristönäkökohtia*

Sen lisäksi, että Merenkurkun yhteys on tärkeä saavutettavuusasia, se on tärkeä myös ympäristösyistä. Lauttamatka Vaasan ja Uumajan välillä on 96 kilometriä, joka on huomattavasti lyhyempi kuin 840 kilometrin tieyhteys Tornion ja Haaparannan kautta. Toinen vaihtoehto tavaraliikenteelle olisi kiertää Turun kautta, jolloin matkaa tulisi 1000 km (maa) + 340 km (meri). Polttoaineiden hintojen nousu ja EU:n poliittinen ohjaus, joka pyrkii siirtämään kuljetuksia maanteiltä rauta- ja vesiteille, johtanee siihen, että rajanylittävää liikennettä siirtyy Tornio - Haaparannasta Merenkurkun reitille. Siirtymät ovat mahdollisia myös Ahvenanmeren liikenteestä.

#### *Tulevaisuuden kuljetuskäytävä Pohjois-Euroopassa*

Merenkurkun lautta tarjoaa intermodaalisen yhteyden EU:n ja Venäjän markkinoiden välille. Suomen rautatieverkkoon tehtävät investoinnit vahvistavat rautatiekuljetusmahdollisuuksia Merenkurkusta Seinäjoen ja Helsingin kautta Pietariin. Merenkurkusta voi kehittyä vahva linkki EU:n ja Venäjän markkinoille, jos Vaasan ja Uumajan terminaalitoiminnot saadaan sujuviksi. Kytkenät Muurmanskin radan ja Arkangelin radan kautta avaavat Barentsin alueen mahdollisuudet. Merenkurkun yhteys on lyhin tie Suomen ja Norjan jäävapaiden Atlantin satamien välillä. Pohjois-Euroopan uuden tehokkaan ja ympäristöystävällisen kuljetusreitit merkityksen arvellaan kasvavan lähitulevaisuudessa.

Eurooppa-tie 12 kuuluu nykyiseen TEN-T verkkoon, kuten myös Vaasan ja Uumajan satamat. Vuodesta 2014 lähtien Euroopan TEN-T kattavaan verkkoon kuuluvat Eurooppa-tie 12, Uumajan satama sekä Uumajan ja Vaasan lentokentät, mikä osoittaa käytävän merkitystä Euroopan Unionissa. Se, että Vaasan satama ei sisälly uuteen ehdotukseen TEN-T kattavaksi verkoksi, on suuri puute ja voi vaikeuttaa EU-tukien saamista. Työryhmä ehdottaa, että verkkoa tarkasteltaisiin Suomessa laadittavan merenkulun strategian yhteydessä ja arvioitaisiin mahdollisuutta sisällyttää Vaasan satama kattavaan TEN-T verkkoon.

### 3. Merenkurkun liikenteen jatkumisen turvaaminen

#### 3.1. Palvelun hankinta ja toimintatuki

Merenkurkun matkustajaliikenteen jatkuminen on turvattu tukemalla sitä joukkoliikenteenä. Tätä toimintatukea on maksanut Suomen valtio ja Ruotsin aluehallinto. Tästä huolimatta liikenne on ollut viime vuosina tappiollista.

EU:n valtioneukisääntely asettaa reunaehdot julkisille tuille. Yrityksille myönnettäviä julkisia tukia koskevat periaatteet on määritelty EU:n toiminnasta tehdyn sopimuksen SEUT 107–109 artikloissa. Komission lähtökohtana on, että tehokkaalla valtiontuella korjataan markkinahäiriöitä (market failure) ja sillä on oltava ns. kannustava vaikutus. Kannustavuuden yksi keskeinen edellytys on, ettei hanketta toteutettaisi ilman tukea. Valtiontuen on oltava myös suhteellinen asetettaviin tavoitteisiin nähden (kustannustehokkuuden vaatimus; samaan tulokseen ei päästäisi pienemmällä valtiontuen määrällä). Taloudelliseen toimintaan myönnettävät tuet on pääsääntöisesti etukäteen notifioitava eli ilmoitettava komissiolle. Tukea ei voida myöntää ennen kuin komissio on hyväksynyt tuen sisämarkkinoille soveltuvaksi. Etukäteisestä ennakkoilmoitusvelvollisuudesta on olemassa muutamia poikkeuksia kuten esimerkiksi yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen (800/2008) piiriin kuuluvat tuet, komission ns. SGEI-päätöksen (2012/21/EU) mukaiset tuet sekä ns. de minimis -tukena myönnettävä tuki.

Komissio suhtautuu lähtökohtaisesti kriittisesti toimintatuen myöntämiseen (tuen myöntämisen lähtökohtana yrityksen taloudellisen tuloksen ylläpitäminen/parantaminen/puhtaasti kapasiteetin lisääminen). Myös vaikeuksissa olevien yritysten tukeminen julkisista varoista on mahdollista vain erittäin rajoitetusti pelastamis- ja rakenneuudistustukea koskevien suuntaviivojen (1.10.2004 EUVL C 244) perusteella.

Komissio on hyväksynyt oman valtioneukisääntelyn yhteiskunnalle tärkeiden ja kansalaisten tarpeisiin liittyvien palveluiden tukemisesta niissä tilanteissa, joissa markkinat toimivat puutteellisesti. Tällöin on kyse yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvien palveluiden eli ns. SGEI-palveluiden tukemisesta. SGEI sääntelyn hyödyntäminen edellyttää, että viranomainen määrittelee palvelun SGEI-palveluksi ja asettaa palveluntuottajalle julkisen palveluvelvoitteen tuottaa po palvelua. Vaikka jäsenvaltioilla on laaja harkintavalta SGEI-palvelun määrittelyssä sitä rajaavat muun muassa ns. ylikompensatiokiello sekä avoimuuteen (eriytetty kirjanpito) sekä viranomaisen tarkastusvelvollisuutta koskevat säännökset.

Jos palveluntuottaja voidaan valita avoimella ja syrjimättömällä hankintalain mukaisella kilpailutuksella tilanteessa, jossa on useita tarjoajia , lähtökohtana on,

että viranomainen ei maksa ylikompensaatiota eikä valtiontukea. Suomessa aiemmin järjestettyihin kilpailutuksiin on kuitenkin osallistunut vain yksi tarjoaja eli RG Line Oy.

Komissio on esittänyt ehdotuksessaan uudeksi julkisia hankintoja koskevaksi direktiiviksi (KOM (2011) 896 lopullinen), että hankintalainsäädännössä tuotaisiin nimenomaisia säännöksiä jäsenvaltioiden hankintayksiköiden välisiin yhteishankintoihin. Vaikka nykyisessä hankintalainsäädännössä ei ole nimenomaisia säännöksiä tällaisista jäsenvaltioiden välisistä yhteishankinnoista, ei tällaisille järjestelyille liene esteitä nykytilanteessakaan, vaikkakin direktiivin ehdotetuilla säännöksillä todennäköisesti selkeytetään ja yhdenmukaistetaan nykytilaa. Direktiiviehdotuksen 38 artikla sisältää määräyksiä jäsenvaltioiden välisistä yhteishankinnoista.

Tuen olisi oltava sellaista, että se kannustaisi tuen saajaa kehittämään toiminnan kannattavuutta. Tuen maksajia on tällä hetkellä kaksi. Liikenteestä on suurin hyöty Merenkurkun alueella, joten olisi luonnollista, että myös alueen keskeiset toimijat, jotka ovat tukeneet liikenteen ylläpitoa jatkavat tätä tukea myös tulevinä vuosina.

### 3.2. Investointituki

Yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvää palvelua (SGEI) koskeva valtiontukisääntely mahdollistaa investointeihin ja erityisesti infrastruktuuri investointeihin liittyvien kustannusten tukemisen, jos ne ovat välttämättömiä SGEI palveluiden tuottamiselle. Koska merenkurkun matkustajalauttaliikenteen tukemisessa ei ole kyse saaria palvelevista meriliikenneyhteyksistä, myönnettävä tuki ei enää kuulu 31.1.2012 voimaan tulleen komission SGEI-päätöksen (2012/21/EU) soveltamisalaan, vaan SGEI-palveluun myönnettävä tuki tulee etukäteen ilmoittaa komissiolle. Komissio arvioi tällöin, täyttääkö tukijärjestely SGEI-puitteissa (2012/C8/O3) asetetut erityisehdot

Investointeja voidaan tukea myös ns. ympäristötukena, mikä on varustamolle mahdollista joko yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen (800/2008) (EUVL 2008 L214) nojalla tai ympäristön suojelua koskevien suuntaviivojen mukaisesti (EUVL 2008 C 82/01).

Ryhmäpoikkeusasetuksen mukainen tuki voidaan ottaa käyttöön välittömästi<sup>1</sup>, kun taas ympäristötuen suuntaviivojen mukainen tukiohjelma pitää hyväksyttää etukäteen komissiossa. Suuntaviivoissa määritellyt tukitasot ovat korkeampia kuin ryhmäpoikkeusasetuksessa. Ryhmäpoikkeusasetuksen 18 artiklassa säädetään investointituesta yrityksille yhteisön normit ylittävään ympäristönsuojeluun tai ympäristönsuojelun tason parantamiseen yhteisön normin puuttuessa. Tukikelpoisia kustannuksia ovat ylimääräiset investointikustannukset, joita kyseissä yhteisön normeissa vaadittua korkeamman ympäristönsuojelun tason saavuttaminen edellyttää. Tuki-intensiteetti on enintään 35 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista; pienillä yrityksillä + 20 % eli 55 %, keskisuurilla yrityksillä + 10 % eli 45 %.

Ryhmäpoikkeusasetuksen 19 artiklassa säädetään tuesta kuljetuskaluston hankintaan. Tukea voidaan myöntää sille investoinnin (ylimääräiselle) osalle, joka johtuu kuljetusvälineen ympäristöystävällisyydestä. Tuki-intensiteetti voi olla enintään 35 %, ja pienet 55 % keskisuuret yritykset 45 %. Riippumatta siitä,

---

<sup>1</sup> Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen (RPA) mukaisesta tuesta ei tarvitse ilmoittaa etukäteen komissiolle vaan tuesta ilmoitetaan komissiolle jälkikäteen määräajassa yhteenvedotiedot. RPA:n mukainen tuki kuuluu myös komission vuosiraportoinnin piiriin.

käytetäänkö ryhmäpoikkeusasetusta vai suuntaviivoja, kaikki yksittäiset tuet on aina ilmoitettava erikseen, jos tuen määrä on yli 7,5 miljoonaa euroa.

Liikenne- ja viestintäministeriön valtioneuvoston asetuksen 946/2010 mukainen alusten ympäristönsuojelua parantavien investointitukien tukiohjelma on notifioitu komissiolle ympäristönsuojelutuen suuntaviivojen mukaisena järjestelmänä. Se koskee kuitenkin tällä hetkellä vain uusia aluksia.

Komissio on antanut oman tiedonannon myös merten moottoriteiden avaamiseen myönnettävää yhteisön rahoitusta täydentävistä valtiontukea koskevista ohjeista (2008/C317/08). Tiedonannossa on sääntelyä Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin (TEN-T) kuuluviin merten moottoritiet – hankkeisiin myönnettävästä täydentävästä valtiontuesta. Tällaiseen täydentävään valtiontukeen voidaan soveltaa meriliikenteen valtiontukea koskevia suuntaviivoja (2004/C13/03). Myönnettävä tuki on etukäteen ilmoitettava komissiolle.

Merenkurkun liikenteen turvaamiseksi mahdollisesti haettavan tuen jatkovalmistelussa on tarpeen kiinnittää huomiota EU:n valtiontukisääntelyä koskeviin kysymyksiin. Tukea ei voida myöntää ennen kuin komissio on hyväksynyt järjestelyn, jollei tukea voida myöntää ilmoitusvelvollisuutta koskevien poikkeussääntöjen perusteella. Kun tukijärjestelmän sisältö ja sen hyväksyttävyyden perusteet täsmentyvät, komission kilpailun pääosastoon on syytä olla hyvissä ajoissa yhteydessä. Varsinaisen tuki-ilmoituksen komissiokäsittelyyn on varattava riittävästi aikaa.

### 3.3. Toimintamallit

Työryhmän käytössä olevien selvitysten ja asiantuntijakuulemisen pohjalta työryhmän on tarkastellut kahta vaihtoehtoista toimintamallia Merenkurkun liikenteen turvaamiseksi.

#### 1. Toimintatuen maksamiseen perustuva malli

Merenkurkun matkustajaliikenteen tukea on voitu viime vuosina pienentää, lähinnä rahtiliikenteen hyvän kehityksen vuoksi. Matkustajaliikenteen tulot ovat kuitenkin jatkuvasti vähentyneet ja liikennöivän yhtiön mukaan tuki pitäisi korottaa, jopa 2 miljoonaan euroon vuodessa.

Liikenteessä käytettävä alus on vanha, hidas ja huonosti jäissä kulkeva. Nykyisen aluksen modernisointi vaatisi pääomaa ja nostaisi liikenteen pääomakuluja. Uudemman, liikenteeseen sopivan aluksen löytäminen markkinoilta on vaikeaa. Aluksen hankinta tai vuokraus nostaisi pääomakuluja. Vaasan ja Uumajan kaupunkien, laivameklarin laskelmien pohjalta teettämän ja työryhmälle esitetyn laskelman mukaan vuonna 1990 rakennetun aluksen aikarahtaaminen nykyisellä tuotto – ja kulurakenteella edellyttäisi julkista tukea noin 1,35 miljoonaa euroa.

Tehdyt laskelmat ja RG Line Oy:n toiminnan talouskehitys viittaavat siihen, että nykyinen toimintamalli ei mahdollista liikenteen jatkamista ja kehittämistä kestävältä pohjalta.

Ruotsin valtio ei ole osallistunut tuen maksamiseen vuoden 2005 jälkeen ja suhtautuu kielteisesti toimintatuen maksamiseen.

## 2. Uusinvestointiin perustuva malli

Tässä mallissa alusta tarkastellaan osana julkista infrastruktuuria, jolle olisi mahdollista saada investointitukea EU:sta. Aluksen olisi kuitenkin oltava innovatiivinen ja sen avulla pitäisi voida parantaa merenkulun ja elinkeinoelämän sekä TEN-T verkoston kilpailukykyä ja toimivuutta. Lisäksi aluksen pitäisi täyttää uudet ympäristömääräykset (mm. rikkidirektiivi) ja vastata asiakkaiden tarpeita.

Uusi toimintamalli perustuisi julkisesti omistettuun ja rahoitettuun alukseen. Aluksen omistaisi Vaasan ja Uumajan kaupunkien perustama yhtiö.

EU-tukien lisäksi tarvittaisiin kansallista rahoitusta Suomesta ja Ruotsista. Kansallinen rahoitus olisi mahdollista koota useista eri lähteistä.

Esimerkin omaisena arviona rahoituksesta voidaan tarkastella investointia, joka koostuisi uudesta aluksesta ja sitä tukevasta satamainfrastruktuurista. Kokonaisuuden arvioitu hankintahinta olisi 85 miljoonaa euroa. EU:n ja valtioiden tuen olisi katettava vähintään 80 % investoinnista. Rahoitusosuudet voisivat jakaantua niin, että 30–40 % tulisi erilaisista EU – tuista, 20–25 % kummaltakin valtiolta ja 20 % alueellista/kunnallista rahoitusta. Mikäli valtion rahoitusosuus on esim. 20 %, eli 17 milj. euroa ja laivan käyttöikä liikenteessä olisi 30 vuotta, tulisi vuotuinen laskennallinen investointi olemaan 0,5 -0,6 milj. euron suuruinen.

Investoinnista arvioidaan saatavan lisä-arvona liikenneinfrastruktuurin osalta parempi intermodaliteetti Suomen ja Ruotsin välillä, erityisesti rautatie- ja merikuljetusten välillä ja paremmat yhteydet niin henkilö- kuin tavarakuljetuksille itä-länsi suunnassa. Lisäksi investointi tukisi innovatiivista kehitystä (aluksen ympäristöteknologia) joka edistää sekä merenkulun että elinkeinoelämän kilpailukykyä. Jäissä hyvin kulkeva alus vähentäisi myös jäänmurtaja-avustuksen tarvetta ja vapauttaisi jäänmurtajakapasiteettia muuhun käyttöön.

## 4. Työryhmän ehdotus henkilöliikenteen turvaamiseksi lyhyellä aikavälillä

- Yhteiskunnan tukea tulisi jatkaa 1+1 vuotta seuraavilla ehdoilla:
  - tuen rahoittajia tarvitaan lisää
  - kilpailutuksen ehdot uudistetaan siten, että matkustajaliikenteen kehittäminen on operaattorille kannattavaa
  - satamamaksuissa otetaan huomioon liikenteen määrät ja säännöllisyys
- Alueet osallistuvat Merenkurkun liikenteen markkinointiin. Panostukset koordinoidaan käynnissä olevassa hankkeessa. Päävastuu markkinoinnista on varustamolla.
- Vaasan ja Uumajan kunnat järjestävät toimivat liityntäyhteydet kaupunkien keskustoista satamiinsa.
- Vaasan ja Uumajan kunnat pyrkivät aktiivisesti löytämään ratkaisuja ja toimenpiteitä, joilla turvataan matkustajaliikenteen jatkuminen lyhyellä ja pitkällä aikavälillä.



- Selvitetään vaihtoehtoja, joilla reitille saataisiin nykyistä paremmin jäissä kulkeva ja paremman matkustusmukavuuden omaava Ropax-alus.

Pitkän aikavälin ratkaisu vaatii investointitukea. Työryhmä ehdottaa, että Merenkurkun neuvosto selvittäisi yhdessä alueiden kanssa, millaisia investointitukia on mahdollista hakea EU:lta sekä Suomen ja Ruotsin valtioilta.

## 5. Työryhmän ehdotus henkilö- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi pitkällä aikavälillä

Työryhmä on käytössään olleen materiaalin pohjalta vertailut toimintavaihtoehtoja ja päätynt siihen, että pitkälläkin aikavälillä Merenkurkun liikenteen turvaaminen vaatii julkista tukea.

Käytettävissä olevien selvitysten pohjalta työryhmä esittää, että Vaasan ja Uumajan välinen laivaliikenne ja sen kehittäminen nähtäisiin osana isompaa kokonaisuutta, Eurooppa-tie 12:n liikenneinfrastruktuuria, joka tarjoaa talouselämälle ja kansalaisille kuljetusyhteyden Merenkurkun alueen sisällä ja yhdistää alueen valtakunnan muihin osiin ja ulkomaanliikenteen solmukohtiin Suomessa ja Ruotsissa. Osan tästä liikenneinfrastruktuurista muodostaisi asiakkaiden tarpeiden pohjalta liikenteeseen räätälöity, ympäristöystävällinen ja jäissä hyvin kulkeva alus. Markkinoilta tällaista alusta on käytännössä mahdotonta löytää. Julkista tukea voi pääsääntöisesti saada vain uuden aluksen hankintaan.

Työryhmä esittää pitkän aikavälin tavoitteeksi uuden, Merenkurkun liikenteeseen suunnitellun aluksen hankintaa. Investoinnin rahoittamiseksi työryhmä esittää että Vaasan ja Uumajan kaupungit ja Merenkurkun alueen toimijat tekevät yhteistyötä EU-tukien hakemiseksi. Työryhmä esittää myös, että hakemuksen laatimisen yhteydessä selvitetään Suomen ja Ruotsin valtioiden edellytykset tukea hanketta ja varautua osallistumaan sen kansalliseen rahoitukseen.

Lisäksi työryhmä esittää, että alueen toimijat sitoutuisivat osallistumaan investointiin ja vastaamaan liikenteen hoitamisesta ja toiminnan kuluista niin että nykyisestä joukkoliikennetuesta voidaan luopua.

Liite: Konsulttiraportti Merenkurkun liikenteestä



Kvarken Shortcut

# Lauttaliikenteen merkitys alueen talouselämälle ja asukkaille

24. HUHTIKUUTA 2012



KVARKENRÅDET  
MERENKURKUN  
NEUVOSTO

**Botnia-Atlantica**



EUROPEISKA UNIONEN  
Europeiska regionala  
utvecklingsfonden

Gränsöverskridande samarbete över fjäll och hav  
Meret, vuoret ja rajat ylittävä yhteistyö  
Grenseoverskridende samarbeid over fjell og hav  
Cross-border cooperation over mountain and sea

[www.botnia-atlantica.eu](http://www.botnia-atlantica.eu)

## Esipuhe

*Merenkurkun yhteistyö ja ”Kvarken short cut system” -reitti Norjan rannikolta Suomeen ja Venäjälle edellyttävät toimivaa lauttaliikennettä.*

*Suomen liikenne- ja viestintäministeriö asetti vuoden 2012 alussa työryhmän, jonka tehtävänä on laatia ehdotuksia toimenpiteiksi, joilla turvataan ympärivuotinen henkilö- ja tavaraliikenne Merenkurkussa. ÅF Infraplan sai tämän tehtävän tueksi toimeksiannokseen koota aiempaa materiaalia ja esittää lyhyen ja pitkän aikavälin toimenpiteitä pohjustuksena työryhmän väliraportille, joka toimitettiin liikenne- ja viestintäministeriölle huhtikuussa 2012.*

*Työn toteutti tavelsjöläinen ÅF Infraplan, Stellan Lundberg hankkeen johtajana ja Trygve Sigurdson avustajana. Maria Lundberg ja Carina Emanuelsson toimivat tutkijoina. Vaasalaisen Ramboll Oy:n Jonas Aspholm on osallistunut toimeksiantoon alikonsulttina matkustajien haastatteluissa, jotka toteutettiin 9. maaliskuuta. Jan Koskinen on avustanut tutkimalla EU-ohjelmien tarjoamia rahoitusmahdollisuuksia. RG Linen Christer Ericsson ja Reko Märsylä ovat avustaneet tilastoissa ja analyyseissä.*

*Tavelsjö, 24. huhtikuuta 2012*

*Stellan Lundberg*

*ÅF Infraplan*

## Sisällysluettelo

<b>1 Johdanto.....</b>	<b>3</b>
1.1 Tausta.....	3
1.2 Toimeksianto.....	4
<b>2 Rahti- ja matkustajamäärät.....</b>	<b>5</b>
2.1 Liikennetarjonnan ja hintojen kehitys.....	5
2.2 Rahtiliikenteen kehitys.....	6
2.3 Henkilöliikenteen kehitys.....	7
2.4 Matkustajaliikenne 1997 – analyyttinen katsaus.....	9
<b>3 Merkitys asianosaisille alueille.....</b>	<b>11</b>
3.1 Elinkeinoelämä.....	11
3.2 Väestö.....	12
<b>4 Vertailu muihin lauttareitteihin .....</b>	<b>13</b>
<b>5 Lauttaliikenteen ongelmien analysointi ...</b>	<b>14</b>
5.1 Tunnistetut ongelmat.....	14
5.2 Vaikutukset matkustajille .....	16
5.3 Vaikutukset rahtiliikennöitsijöille.....	17
5.4 Vaikutukset yhteiskuntaan.....	18
<b>6 Lyhyen aikavälin kehitysstrategiat ja toimenpiteet .....</b>	<b>20</b>
6.1 Kehitysstrategia .....	20
6.2 Lyhyen aikavälin suositukset.....	20
6.3 Perusteltu rahoitustaso .....	22
6.4 Euroopan unionin rahoitus.....	23
6.5 Kansallinen osarahoitus.....	24
6.6 Alueellinen osarahoitus .....	25
6.7 Julkisen rahoituksen jakautumismalli.....	25
<b>Lähteet .....</b>	<b>26</b>

# 1 Johdanto

## 1.1 Tausta

Vuoteen 1999 saakka Merenkurkun lauttareitin matkustajamäärät olivat varsin huomattavia: noin miljoona matkustajaa vuodessa.

Liikenteellä oli suuri merkitys Merenkurkun alueelle ja myös suhteellisen laajalle ympäröivälle alueelle Suomessa, Ruotsissa ja osassa Norjaa.

Ruotsin ja Suomen EU-jäsenyys heikensi – vastoin EU:n julkituomia tavoitteita – voimakkaasti pitkäaikaisen ja laaja-alaisen yhteistyön edellytyksiä Merenkurkkua reunustavien maiden kesken. Merenkurkun lauttareitiltä poistettiin verovapaa (taxfree) myynti vuonna 1999 samalla kun Tukholman ja Turun/Helsingin välisille reiteille myönnettiin siihen poikkeuslupa, ja senosti Merenkurkun reitin lippuhintoja voimakkaasti ja samalla reitin taso ja saavutettavuus laskivat rajusti.

Matkustaminen on tämän vuoksi romahtanut noin 49 000 matkaan vuonna 2011. Merenkurkun molemmin puolin yhteiskunta on menettänyt mittavia hyötyjä rajusti vähentyneen matkustajaliikenteen vuoksi. Lisäksi dramaattisesti heikentynyt valtiorajat ylittävä integraatio on vastoin EU:n tavoitteita yhteenkuuluvuuden lisäämiseksi.

Suomen liikenne- ja viestintäministeriö asetti vuoden 2012 alussa työryhmän, jonka tehtävänä on laatia ehdotuksia toimenpiteiksi, joilla turvataan Merenkurkun ympärivuotinen henkilö- ja tavaraliikenne. Työryhmän asettaminen perustuu Suomen hallitusohjelmaan, jonka mukaan

*”hallitus tukee Merenkurkun liikenteen jatkamista ja laatii yhdessä Ruotsin ja Merenkurkun alueen edustajien kanssa yhteisen pitkäjänteisen strategian, jolla turvataan ympärivuotinen henkilö- ja tavaraliikenne Merenkurkussa.”*

Työryhmän toimikausi on 1.1.-30.9.2012.

Työryhmän tehtävänä on

1. laatia ehdotus niistä toimenpiteistä, jotka on välttämätöntä toteuttaa vuoden 2013 alkuun mennessä. Työryhmä esittelee ehdotukset väliraportissa vuoden 2012 huhtikuun loppuun mennessä.
2. laatia pitkän tähtäimen strategia ja toimenpide-ehdotukset henkilö- ja tavaraliikenteen turvaamiseksi Merenkurkussa.

## 1.2 Toimeksianto

Työryhmän tukemiseksi ÅF Infraplan sai Merenkurkun neuvostolta tehtäväkseen:

- koota yhteen olemassa olevat, aiemmissa toimeksiannoissa laaditut aineistot
- täydentää aineistoja ajankohtaisilla luvuilla ja haastatteluilla seuraavien osapuolten kanssa:
  - strategiset matkailualan elinkeinonharjoittajat
  - Vaasasta lähtevän ja Vaasaan saapuvan yhden lauttavuoron matkustajat

Työssä on myös otettava huomioon:

- mikä merkitys on sillä, että Suomen ja Ruotsin E12-väylä sai lokakuussa 2011 TEN-T -statuksen ja tiet ja satamat sisällytettiin Comprehensive Network -verkostoon
- miten lauttayhteys vaikuttaa alueiden ja maiden kehitykseen

Tässä raportissa selvitetään ÅF Infraplanin kokoamia tuloksia. Mielenkiinto keskittyy henkilöliikenteeseen, koska tavaraliikenne on osoittautunut toimivan hyvin, kun taas henkilöliikenne on supistunut voimakkaasti.

Vuosien 2009-2010 selvityksessä haastateltiin yhteensä 27:ää elinkeinoelämän edustajaa molemmin puolin Merenkurkkua. Näissä haastatteluissa keskityttiin tavaraliikenteeseen, mutta myös matkustajaliikenne ja sen merkitys otettiin huomioon.

Tämän toimeksiannon johtopäätösten vahvistamiseksi haastatteluja on täydennetty, jotta saataisiin selville lauttaliikenteen merkitys matkailualalle. Tätä varten on haastateltu muutamia strategisia matkailualan elinkeinonharjoittajia (mm. ryhmämatkat menestyksellisesti Merenkurkun yli käynnistänyt linja-autoyhtiö sekä matkan määräpaikkojen yhtiöitä). Kysymykset koskivat lauttayhteyden ja lentoyhteyden merkitystä matkailuelinkeinolle, mukaan lukien hinnan ja erilaisten laatutekijöiden vaikutukset.

## 2 Rahti- ja matkustajamäärät

### 2.1 Liikennetarjonnan ja hintojen kehitys

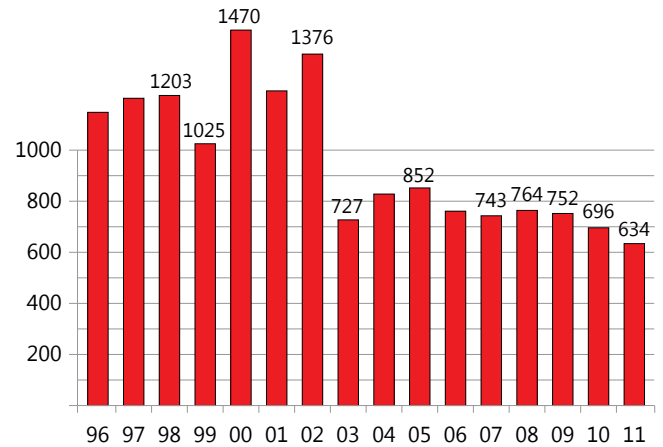
Merenkurkun ylittävä liikennetarjonta on säilynyt suhteellisen tasaisena viime vuosien ajan. Lauttaliikenteessä on 2000-luvulla ollut viikottain 7-8 edestakaista vuoroa lukuun ottamatta jään tai huonojen sääolojen aiheuttamia lyhyitä keskeytyksiä tai kun alus on ollut huollossa (katso kuva 2.1). Talvella 2012 lautta liikennöi kuusi edestakaista vuoroa viikossa (kuva 2.3).

1990-luvulla lippuhinnat olivat Ahvenanmaan lauttaliikennettä vastaavalla tasolla, mikä nykypäivänä tarkoittaisi n. 10-15 euroa yhdensuuntaiselta matkalta.

2000-luvun alussa Merenkurkun lippuhintoja nostettiin voimakkaasti verovapaan myynnin poisjäännin kompensoimiseksi. Hinnaksi tuli ensin 30 euroa ja myöhemmin n. 60 euroa yhdensuuntaiselta matkalta (katso taulukko kuvassa 2.2).

Viimeisin hinnankorotus toteutettiin vuonna 2011, jolloin hinta nousi 65 euroon yhdensuuntaista matkaa kohti – osittain kattamaan korkeampia bunkkeriöljymenoja.

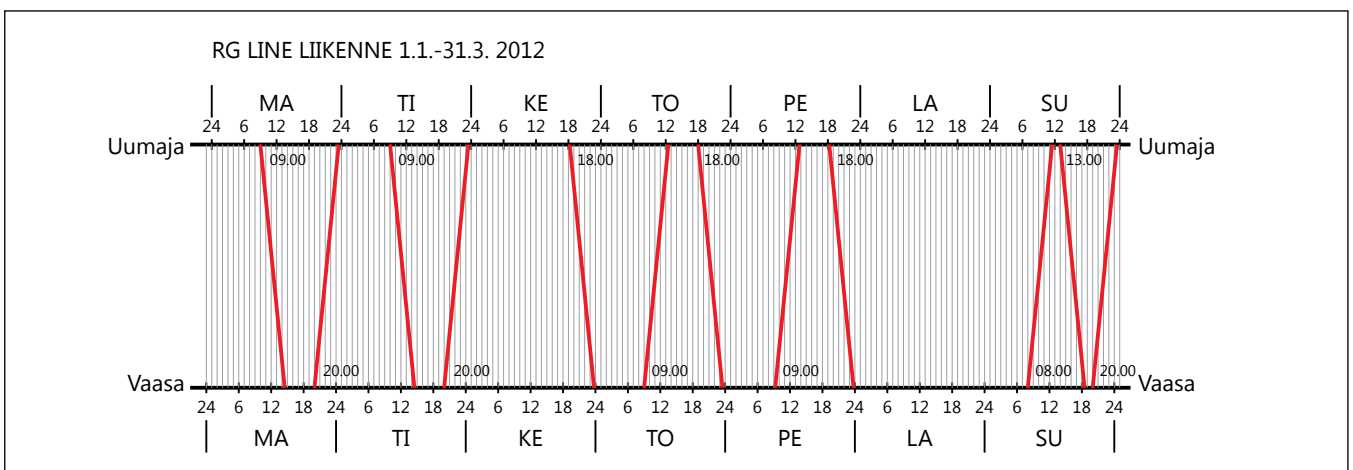
Konkurssitoimitsijan alettua hoitaa liikennettä vuonna 2012 lippujen hinnat laskettiin alle puoleen.



**Kuva 2.1** Laivavuorojen vuosittainen määrä vuosina 1996-2011. Vuorojen vähentyminen vuosina 2001-2003 johtui verovapaan myynnin loppumisesta. Supistuminen vuonna 2011 johtui suurilta osin maaliskuun vaikeasta jäätilanteesta. Lähde: RG Line Oy.

Vuosi	Aikuinen	Lapsi	Opiskelija/ eläkeläinen	Auto
2007	55€	28€	42€	55€
2008	60€	30€	45€	65€
2009	65€	32€	47€	65€
2010	60€	30€	45€	65€
2011	65€	32,5€	60€	90€
2012	30€	15€	30€	50€

**Kuva 2.2** Lippuhintojen kehitys vuosina 2007-2012. Vuoden 2012 keväällä aikuisten lipun hinta oli 25 euroa.



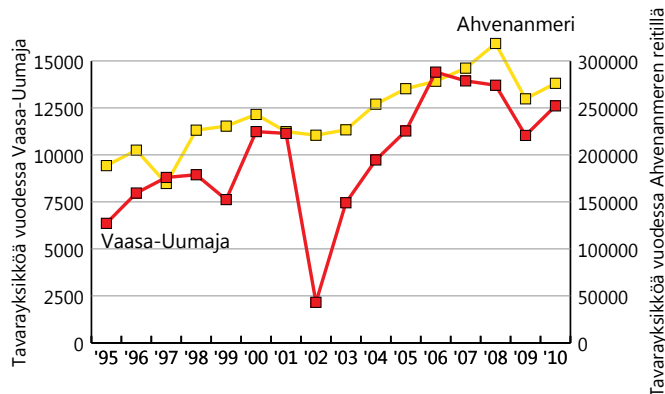
**Kuva 2.3** Talven 2012 vuorolista, kuusi vuoroa viikossa. Huhtikuusta lähtien tuplavuoro keskiviikkoisin. Liikennettä vahvistetaan entisestään heinäkuussa, jolloin viikottain lähtee 10 tuplavuoroa.

## 2.2 Rahtiliikenteen kehitys

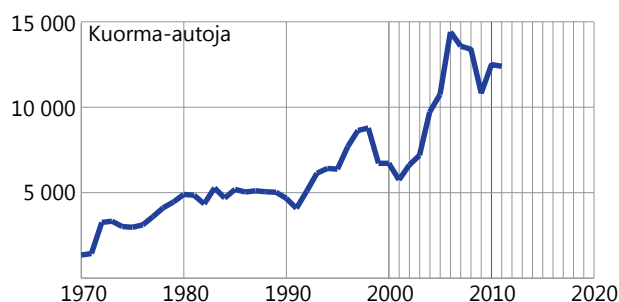
Rahtiliikenne Suomen ja Ruotsin välisillä lautoilla on lisääntynyt voimakkaasti, katso kuva 2.4. Tavarayksikköjen määrä kasvoi kaikkiaan n. 40 % vuosina 1998-2008. Ahvenanmeren runsaslukuiset lauttavuorot edistävät osaltaan kyseisen reitin hyvin suurta rahtimäärää. Finnlinkin ro-ro-liikenne reitillä Kapellskär-Naantali kattaa nykyään 44 % (128 000 yksikköä) Ruotsin ja Suomen välisillä lautoilla kuljettavista kuorma-autokuljetuksista.

Kasvutahti on ollut nopeaa myös Merenkurkussa, katso kuva 2.5. Tavarayksikköjen määrä lisääntyi noin 53 % vuosina 1998-2008. Maailmanlaajuinen finanssikriisi vähensi ylipäätään Suomen ja Ruotsin välistä kauppavaihtoa, ja vuonna 2009 tavaramäärä laski sekä Ahvenanmerellä että Merenkurkussa.

Vuosina 2010-2011 kuljetusmäärät ovat jälleen kasvaneet, ja vuonna 2011 Merenkurkun yli rahdattiin 12 396 yksikköä, mikä on 14 % enemmän kuin vuonna 2009.



**Kuva 2.4** Suomen ja Ruotsin välisen tavaraliikenteen kehitys vuosina 1990-2010. RG Linen Merenkurkun tavaraliikenteen supistuminen vuonna 2002 johtui osin tavaraliikenteeseen sopimattomasta lautasta ja osin Botnia Linkin liikennöinnistä reitillä Vaasa-Härnösand ja joillain vuoroilla reitillä Vaasa-Uumaja.



**Kuva 2.5** Tavaraliikenteen kehitys Merenkurkussa vuosina 1970-2011.



## 2.3 Henkilöliikenteen kehitys

### Matkustajamäärät

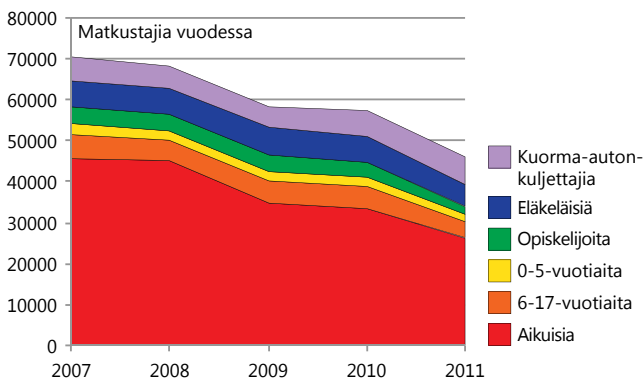
Suomen ja Ruotsin väliset matkustajamäärät ovat olleet suhteellisen tasaisia viime vuosikymmeninä; 8-10 miljoonaa matkaa vuosittain, katso kuva 2.6.

Ahvenanmeren runsaslukuisten lauttavuorojen matkustajamäärät ovat suuria ja perustuvat pitkälti verovapaan myynnin säilymiseen. Merenkurkun matkustajamäärät olivat vuoteen 1999 asti myös suuria suhteessa väestöpohjaan.

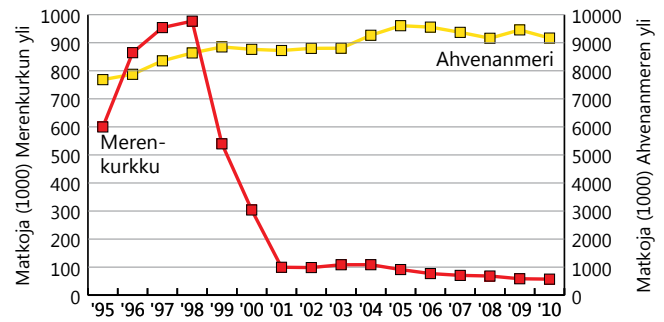
Merenkurkun matkustajamäärät romahtivat dramaattisesti 90 % muutamassa vuodessa EU-jäsenyyden alkamisesta ja verovapaan myynnin yksipuolisesta päättymisestä. Lippuhintoja korotettiin roimasti ja alus vaihdettiin ensin vanhempaan matkustajalauttaan ja sen jälkeen nykyiseen ropax-alukseen, mikä edelleen vähensi matkustajamääriä.

### Matkatyypit

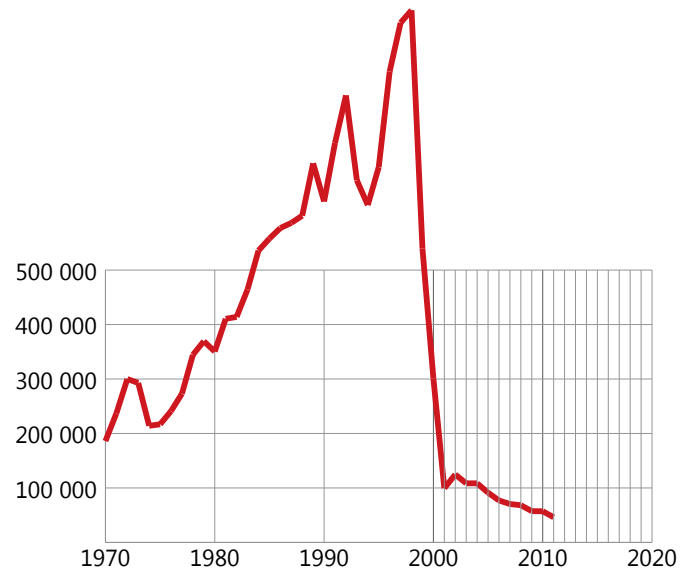
Matkustajatutkimuksia toteutettiin viimeksi vuonna 2004 (Merenkurkun neuvoston toimeksiannosta) ja vuosina 2007-2008 (RG Linen toimeksiannosta). Tätä selvitystä varten matkustajia haastateltiin 9. maaliskuuta 2012 yhden edestakaisen lauttavuoron aikana. Otantatutkimuksessa haastateltiin 90 matkustajaa kaikkiaan 141:stä.



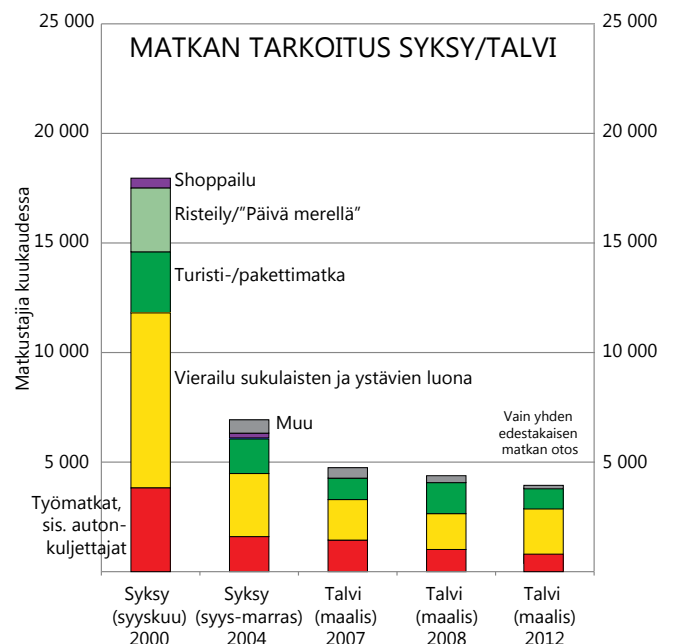
**Kuva 2.8** RG Linen lipputilastot vuosilta 2007-2011. Tavallisimman lipputyypin, "aikuisten lipun", myynti supistui 42 %. Opiskelijoiden osuus on vähentynyt eniten, 51 %, johtuen rajusta hinnankorotuksesta vuonna 2011. Kuorma-autonkuljettajien määrä on kasvanut hieman.



**Kuva 2.6** Henkilöliikenteen kehitys Suomen ja Ruotsin välillä vuosina 1990-2010.



**Kuva 2.7** Matkojen määrä Merenkurkun yli vuosina 1970-2011. Alennettujen lippuhintojen ansiosta matkustaminen lisääntyy voimakkaasti keväällä 2012.



**Kuva 2.9** Ilmoitettujen matkustustarkoitusten jakoma matkustajatutkimuksissa vuosina 2000-2012.

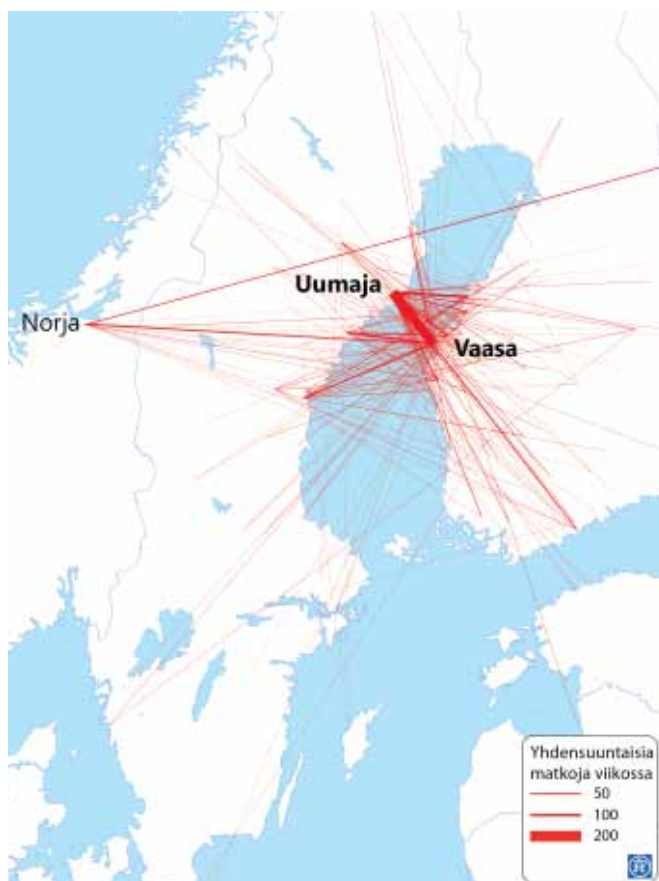


Matkustaminen on laajinta Vaasan ja Uumajan välillä (noin kolmasosa matkoista vuonna 2004, katso kuva 2.10). Moni matkustaja oli kuitenkin samalla pidemmällä matkalla, joiden alku- tai loppupiste sijaitsivat Helsingin alueella, Itä-Suomessa sekä vastaavasti Norjan Trøndelagissa ja Nordlandissa. Vuoden 2012 otantatutkimus osoittaa pisimpien matkojen osuuden vähentyneen (liian kauaskantoisia päätelmiä kannattaa kuitenkin varoa, sillä otantatutkimus oli pienimuotoinen ja käsitti vain yhden viikonpäivän kevättalven aikana).

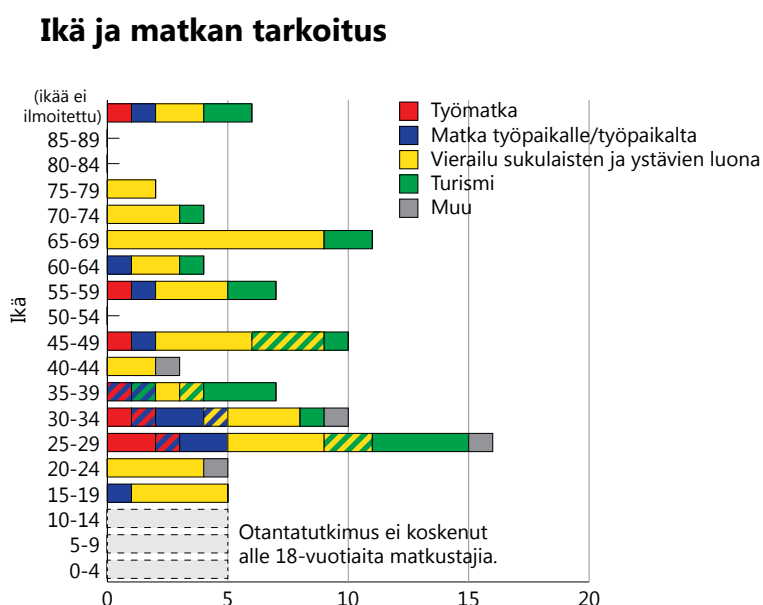
Noin kaksi kolmasosaa matkustajista (9.3.2012) oli työssäkäyviä ja 1/6 eläkeläisiä ja 1/6 opiskelijoita.

Yli 80 % oli Suomen kansalaisia ja lähes 20 % Ruotsin kansalaisia.

Tavallisin matkustustarkoitus tutkituilla vuoroilla v. 2012 oli sukulaisten ja ystävien luona vierailu, jonka lähes puolet matkustajista ilmoitti matkansa syyksi, katso kuva 2.11. Noin neljäsosa kertoi matkustustarkoitukseensa turismin, joskus myös yhdistettynä vierailuun sukulaisten tai ystävien luokse. Noin neljäsosa koostui työmatkalaisista ja -sukkuloijista. Kahdella tutkitulla vuorolla oli yhteensä 20 kuorma-autoa, joten kuorma-autonkuljettajat muodostivat n. 15 % aluksen matkustajista.



**Kuva 2.10** Matkustamisen maantieteellinen laajuus vuoden 2004 matkustustottumustutkimuksen mukaan. Huomaa, että matkat muualle Norjaan (taulukossa: Trondheimiin) ovat levittäytyneet Pohjois- ja Etelä-Trøndelagiin ja Moldeen saakka.

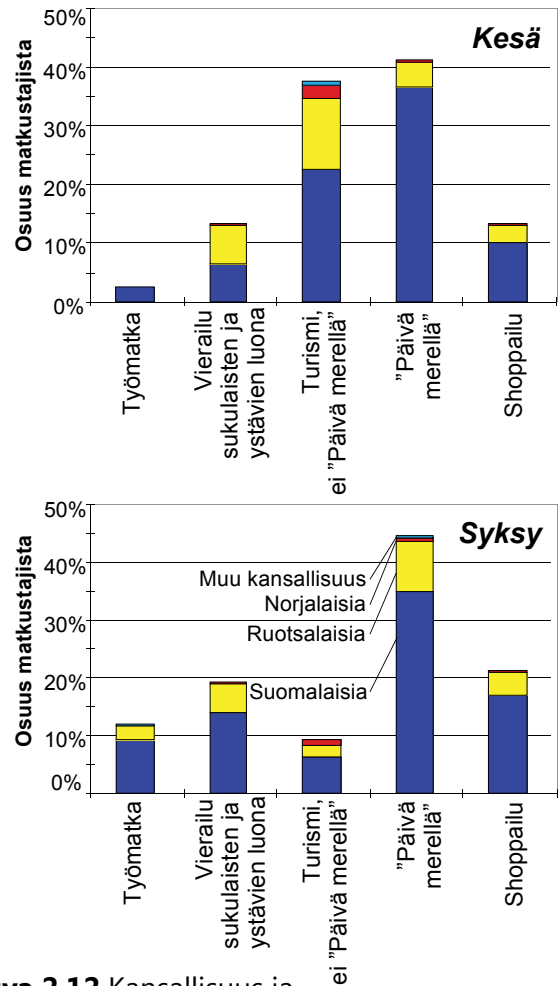


**Kuva 2.11** Otantatutkimuksen tulokset lauttavuoroilla 9. maaliskuuta 2012. (Haastattelun kohteena vain yli 18-vuotiaat.)

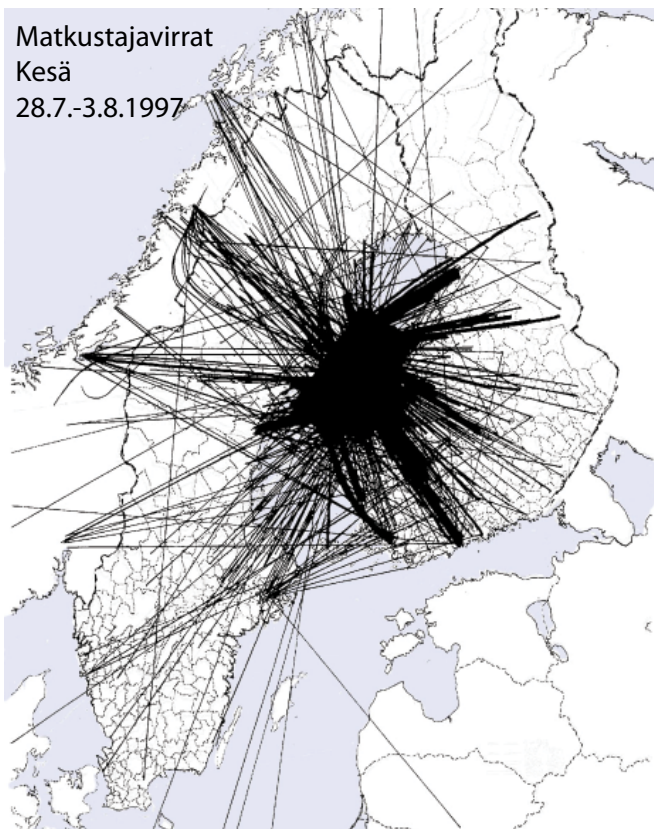
## 2.4 Matkustajaliikenne 1997 – analyttinen katsaus

Henkilöliikennettä tutkittiin kahden viikon aikana, 28/7-3/8 sekä vastaavasti 22/9-28/9 1997. Silloin Merenkurkun yli matkusti 58 000 henkilöä viikossa heinä-elokuussa ja 12 000 henkilöä syyskuussa.

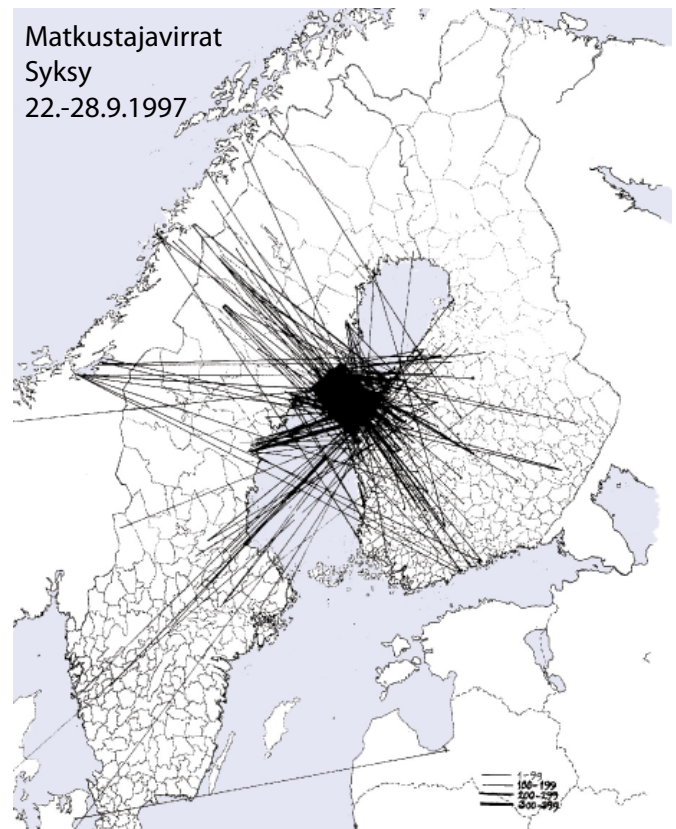
Lauttaa käytettiin viikossa n. 1 500 työmatkaan (saman verran työmatkoja kuin Vaasa-Helsinki -lennoilla), 2 000-8 000 vierailuun sukulaisten ja ystävien luokse sekä 1 000-22 000 turistimatkaan (lukuun ottamatta yhden päivän matkoja). 6 000-30 000 matkaa oli ”päivä merellä” -retkiä ja ostosreissuja, joiden osuus on supistunut voimakkaimmin verovapaan myynnin lakkauttamisen jälkeen. 23 % syyskuun matkustajista oli matkannut lautalla neljästi tai useammin viimeksi kuluneen vuoden aikana, mikä viittasi työsuikkulointiin sekä vierailuihin sukulaisten ja ystävien luokse.



**Kuva 2.12** Kansallisuus ja matkan tarkoitus, kesä ja syksy 1997.



**Kuva 2.13** Risteilymatkat ja kauemmas suuntautuneet lomamatkat olivat tunnusomaisia heinä-elokuun lomaviikolle.



**Kuva 2.14** Syyskuun matkailussa oli suurempi osuus lyhyitä työ-, vierailu- ja koulutusmatkoja jne.

Vuoden 1997 tutkimus ei kaikilta osin tavoittanut matkailumarkkinoiden ilmiöitä, kuten mm. suomalaisten talvimatkoja Ruotsin tuntureille, jouluostoksia ja kotimatkoja. Näistä erityisesti matkat Ruotsin tuntureille ovat vähentyneet ra-justi verovapaan myynnin lakkautuksen jälkeen.

## Matkakuviot

Matkustajatutkimuksessa käsiteltiin yhtäältä matkakuvioita ja toisaalta matkustajien omia käsityksiä lippuhinnoista, matkustusajasta, vuorotiheydestä, taxfee-myynnistä ja muusta tarjonnasta laivalla.

## Kansalaisuus

Noin 70 % matkustajista oli suomalaisia, noin 20 % ruotsalaisia ja noin 5 % muun maan kansalaisia, suurimmaksi osaksi norjalaisia.

## Palvelutarjonnan hyödyntäminen lautalla

	28.7. - 3.8.	22.-28.9.
<b>Taxfree</b>	<b>97%</b>	93%
<b>Ravintola</b>	<b>62%</b>	54%
<b>Kahvila</b>	<b>68%</b>	72%
<b>Baari</b>	<b>55%</b>	53%

## Matkustajien arvioinnit

"Stated preference" -tutkimus mahdollisti eri matkustajakategorioiden arviointien laskemisen. Tuloksena olevat arviot matkustajien kokemasta matkustusajan uhrauksesta, vuorotiheydestä jne osoittivat verrattain alhaisia arvoja. Ne osoittivat lautan olevan muutakin kuin vain kuljetusväline; lautalla oli puoleensavetäviä tekijöitä, jotka vähensivät matkustusuhrausta, ylläpitivät matkustamista, laskivat lippuhintoja ja nostivat palvelupohjaa.

## Matkustajien arvioinnit matkustusajasta

Kategoria	heinä-elokuu	syyskuu
<b>Työmatkat</b>	40 SEK/t	23 SEK/t
<b>Vierailumatkat</b>	22	20
<b>Turismi</b>	14	15
<b>(lukuunottamatta</b>		
<b>"päivä merellä" -matkoja)</b>		
<b>Päivä merellä ja ostosreissut</b>	10	12

Työmatkailijat arvostivat aikaa eniten, joskaan ei yhtä paljon kuin muilla matkustustavoilla. Tästä voidaan päätellä, että matkustusaikaa ei koettu pelkästään uhraukseksi.

Ryhmässä matkustavat työmatkailijat kokivat aikauhrauksen vain kolmasosaksi siitä kuin yksin matkustavat työmatkailijat. Tämä viittaa siihen, että matkustusaikaa hyödynnettiin kokouksiin ja/tai sosiaaliseen kanssakäymiseen. Työmatkailijat korostivat vuorotiheyden, verovapaan myynnin ja muun laivalla olevan palvelutarjonnan tärkeyttä.

Sukulaisten ja ystävien luona vierailevat matkustajat (myös työsukkulloijat) arvostivat eri tekijöitä suhteellisen samankaltaisesti kuin työmatkailijat, mutta heille nopeampi matkustusaika tai vuorotiheys ei ollut yhtä tärkeää.

Suuret matkustajaryhmät ("päivä merellä", turismi ja ostosreissut) arvostivat erityisen paljon verovapaata myyntiä ja laivan muuta palvelutarjontaa. Turistimatkojen keskimääräinen pituus oli suuri erityisesti kesällä. Tarkempi tutkimus "päivä merellä" -matkailijoiden maantieteellisestä sijoittumisesta osoitti, että heidän matkansa keskimääräinen pituus oli odotettua pidempi. Monet kyseisistä matkoista toimivat todennäköisesti huvimatkoina, joissa lauttamatka oli yksi monista houkutus tekijöistä.

## 3 Merkitys asianosaisille alueille

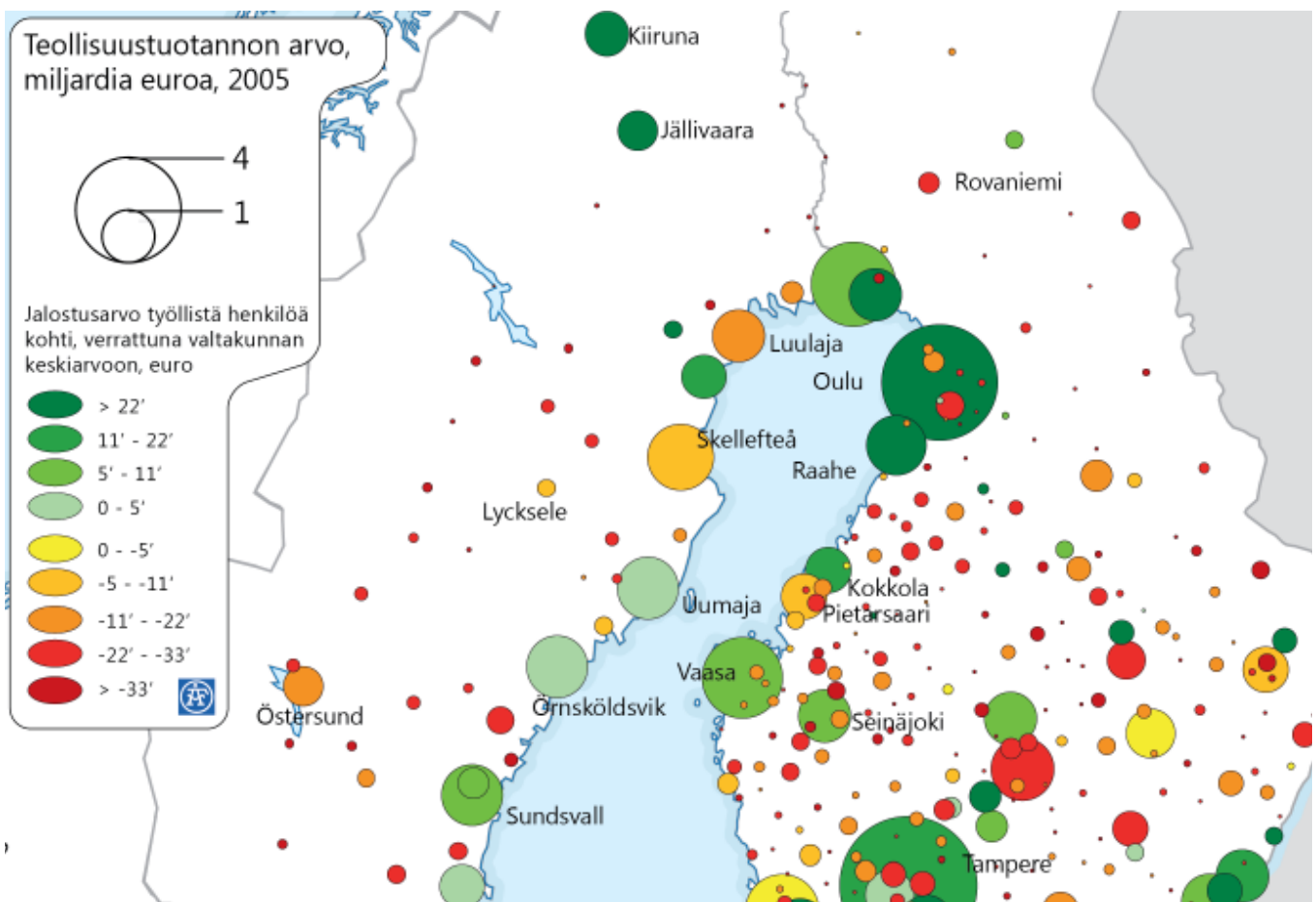
### 3.1 Elinkeinoelämä

Merenkurkun liikenteellä on edelleen suuri merkitys elinkeinoelämälle yhtäältä rahtikuljetusten vuoksi ja toisaalta henkilökuljetuksen mahdollistaman yritysyhteistyön, työsuikkuloinnin, opintosuikkuloinnin sekä Suomen ja Ruotsin välisen sosiaalisten suhteiden ylläpitämisen takia.

Suomen puolelta suuntautuvalla liikenteellä on tärkeä merkitys useille Västerbottenin suurille yrityksille mm. mekaanisessa ja paperiteollisuudessa. Suomalaisten aiempi suuri osuus laivalla (turistit, työmatkailijat, työ- ja opintosuukuloijat) on ollut tärkeä resurssi sairaanhoitoalalle ja elinkeinoelämälle Ruotsin puolella, mutta sukkuloinnin merkitys on vähentynyt verovapaan myynnin lakkautuksesta johtuneen lippuhintojen korotuksen myötä.

Merenkurkun alueen molemmiin puolin on kaikkienensa runsaasti teollisuustuotantoa, joka sitä paitsi kasvaa valtakunnallisia keskiarvoja nopeammin. Tehokkaampi lauttaliikenne Merenkurkun yli mahdollistaisi synergian paremman hyödyntämisen, ja teollisuustuotantoa voitaisiin ennestään lisätä pääasiassa Merenkurkun alueella mutta myös ympäröivillä alueilla.

Vastaava koskee myös turistimatkoihin liittyviä tekijöitä, joista monet – esimerkiksi Tropiclandia, Wasalandia ja niiden lähellä sijaitsevat vaasalaiset hotellit – ovat rakentaneet toimintaansa aiempaan hyvin toimivaan lauttaliikenteeseen nojaten.



**Kuva 3.1** Merenkurkun alueella on merkittävää teollisuustuotantoa. Kasvu ja vientiosuudet ovat myös huomattavia, erityisesti Pohjanmaalla.



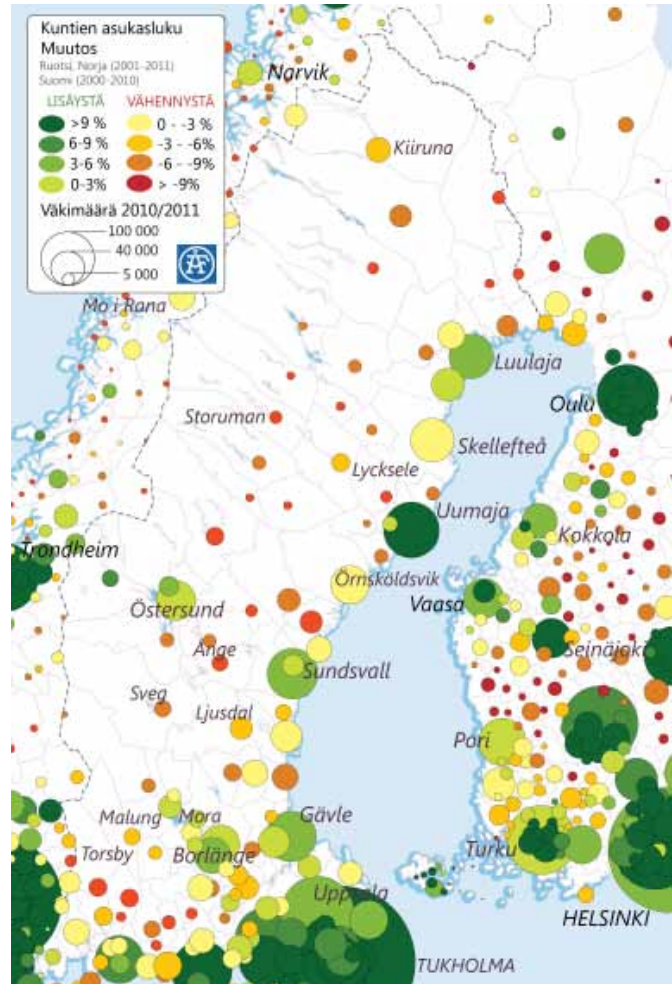
## 3.2 Väestö

Yksittäisille henkilöille lauttaliikenne tarjoaa mahdollisuuden asua, työskennellä, opiskella tai matkustella huomattavasti suuremmalla lähialueella kuin omassa maassa.

Lauttayhteys on monille alun perin Merenkurkun toiselta puolelta lähtöisin oleville henkilöille erittäin tärkeä sukulais- ja ystäväsuhteiden ylläpitämiseen.

Vuoteen 2000 saakka Merenkurkun molemmin puolin käytiin laajaa kulttuurivaihtoa. Lisäksi esiintyi nuorisovaihtoa muun muassa urheilussa ja koulujen kesken. Tämä vaihtotoiminta on supistunut oleellisesti, mikä on vastoin Suomen, Ruotsin ja EU:n yhteenkuuluvuuspyrkimyksiä.

Vuoteen 2000 asti lautta kuljetti lukuisia suomalaisia hiihtoturisteja Bygdsiljumiin ja Angnäsiin Uumajan lähiympäristöön, Västerbottensfjälleniin ja Åreen. Tämä vaihto on vähentynyt rajusti, ja suomalaiset hiihtoturistit matkaavat nyt huomattavasti pidempiä matkoja Suomen Lappiin.



**Kuva 3.2** Kuntien väestönkehitys kymmenen viime vuoden aikana.

## 4. Vertailu muihin lauttareitteihin

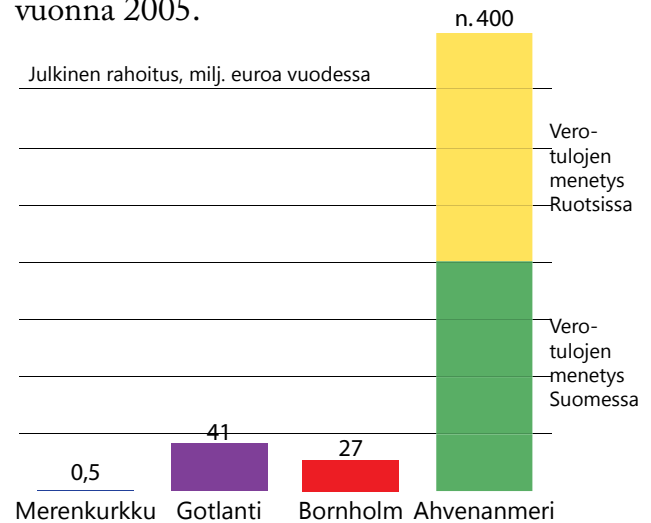
Taulukko 4.1 ja kuvat 4.2 ja 4.3 osoittavat hyvin suuria eroja eri lauttareittien kesken. Ne johtuvat suurelta osin taxfree-myyntin jatkumisesta (Ahvenanmerellä) ja muusta huomattavasta julkisesta rahoituksesta (Ruotsi: Nynäshamn/Oskarshamn-Gotlanti sekä vastaavasti Ruotsi-Tanska tai Tanska: Ystad/Køge-Rønne (Bornholm)).

Gotlannin lautoilla on etäisyydestä huolimatta hyvin lyhyet matkustusaajat, koska reitille otettiin käyttöön nykyaikaiset nopeat lauat vuosina 1999 ja 2003. Gotlannin lauat saavat julkista rahoitusta noin kolme kertaa enemmän matkaa kohden kuin Merenkurkun tai Bornholmin liikenne. Ahvenanmeren taxfree merkitsee käytännössä, että reitti saa noin kuusi kertaa Merenkurkkua enemmän julkista rahoitusta matkaa kohden.

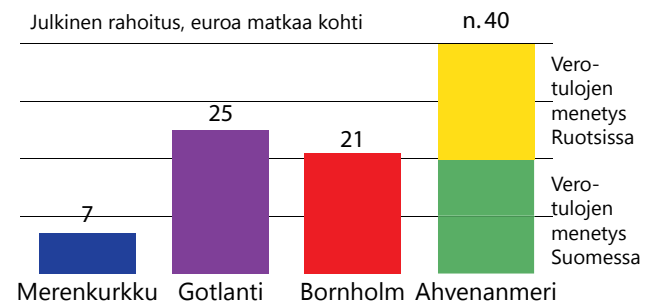
Henkilöauton kuljettaminen autolautalla on halpaa Ahvenanmerellä ja suhteellisen halpaa jopa Gotlantiin, kun taas Merenkurkussa se maksaa noin viisi (Ahvenanmeri) ja kolme (Gotlanti) kertaa enemmän. Henkilöauton kuljettaminen Bornholmiin on kallista, mikä johtunee Bornholmin lyhyistä etäisyyksistä ja Tanskan valtion pyrkimyksestä välttää liian suurta autoliikennettä saarella.

Ahvenanmeren lauttojen mukavuustaso on korkea suotuisten talousedellytysten ansiosta. Myös Gotlannin ja Bornholmin liikenteen mukavuus-

taso on korkea uusien lauttojen ansiosta. Vanhin Bornholmin liikenteen lautta rakennettiin vasta vuonna 2005.



**Kuva 4.2** Valtiollinen ja alueellinen rahoitus Merenkurkun yhteydelle v. 2012 sekä verrattavissa oleville Itämeren lauttareiteille.



**Kuva 4.3** Valtiollinen ja alueellinen rahoitus matkustajaa kohden kyseisillä reiteillä vuonna 2012. (Laskettu arvioidulle 70 000:lle Merenkurkun yltävälle matkustajalle, muuten luvut vuodelle 2010.)

	Uumaja - Vaasa	Maarian- hamina - Kapellskär	Maarian- hamina - Tukholma	Visby - Oskarshamn	Visby -Nynäshamn	Køge- Rønne	Ystad- Rønne	Trelle- borg - Sassnitz
Etäisyys (km)	96	67	152	100	148	170	70	111
Matka-aika hh.mm	4.30	2.00-2.30	6.00	2.00-3.00	3.30	6.30	1.15-2.40	4.00
Menolippu	30 €	8 €	11 €	24*-56 €	24*-56 €	30 €	20 €	13 €
Auto ja matkustaja				97-111 €	97-111 €	170 €	120 €	100 €
Henkilöauto	50 €	7 €	11 €	32*-67 €	32*-67 €			
Linja-auto + 24 matk.								220 €
Ostosmahdollisuus	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä			Kyllä
Ravintola	Kyllä, kahvila	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä			Kyllä
Muuta viihdykettä	Ei	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä			Kyllä
Tax-free	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei

\*) alempi hinta on varattu gotlantilaisille

**Kuva 4.1** Hinta- ja laatutekijät muilla lauttareiteillä Itämerellä.

# 5 Lauttaliikenteen ongelmien analysointi

## 5.1 Tunnistetut ongelmat

### Korkeat lippuhinnat

Taxfree-myyntin lakkautuksen jälkeen tehdyt matkustajahaastattelut Uumajan ja Vaasan välillä osoittavat, että lippuhinnat vaikuttavat selkeästi eniten matkustajamääriin.

Analyysimme ja arviomme osoittavat, että korkeat lippuhinnat ovat voimakkaasti myötävaikuttaneet matkustajamäärien jatkuvaan supistumiseen. Verovapaan myyntin lakkautuksen jälkeen varustamo kompensoi kärsimäänsä tulonmenetystä voimakkailla lippuhintojen korotuksilla, mikä puolestaan vähensi matkustamista huomattavasti enemmän kuin mitä voidaan selittää pelkästään verovapaan myyntin loppumisella. Tuloksena oli matkustamisen ja henkilöliikenteestä saatujen tuottojen rajusti kielteinen kierre.

Vuoden 2010 yhteiskunnallis-taloudellisen tutkimuksen yhteydessä analysoitiin lippuhintojen vaikutusta eri matkustajakategorioihin. Tiedot perustuivat vuosien 2000 ja 2004 matkustustottumustutkimusten pohjatietoihin. Analyysin selkeä loppupäätelmä osoitti, että vuoden 2010 lippuhinta eli 60 euroa oli 50-100 % perusteltua korkeampi, jos varustamo olisi halunnut maksimoida lipputuotot. Lippuhinnat oli selvästi määriteltä siten, että lautan henkilöstömenot ja matkustajaliikenteen muut kustannukset voitiin pitää alhaisina.

Lippuhinnat olivat aivan liian korkeita tyydyttääkseen rahoittajien kiinnostusta matkustamisen lisäämiseen (Suomen valtio, Pohjanmaan liitto, Vaasan kaupunki ja aiemmin myös Västerbottenin maakäräjät ja Uumajan kunta).

### Alhaiseksi koettu laivan laatutaso

Monet 9.3.2012 haastatelluista matkustajista kaipasivat uudempaa laivaa ja parempaa laatutasoa. Tuolit koettiin kuitenkin mukaviksi ja ruokatarjonta riittäväksi, mutta parantamisen mahdollisuuksia myös löytyi.

Koska lippuhintojen suurten korotusten jälkeen matkustavilla matkan tarkoitus on pääasiassa ”pakollinen matka”, heille yhteyden säilyminen on tärkeämpää kuin laivan laatutaso.

Otantatutkimuksessa laivalla 9.3.2012 haastatellut eivät kaivanneet kokoustiloja, mutta arviomme mukaan kokoustamismahdollisuus todennäköisesti lisäisi lautan markkinoita. Myös haastattelemamme matkailualan toimijat tukevat tätä käsitystä.

Nykyiset matkustajat eivät koe laivalla tapahtuvaa myyntiä mitenkään erityisen tarpeelliseksi; sen sijaan he toivovat parempaa ravintolatarjontaa.

Matkustajat esittivät haastatteluissa useita lauttamatkan tasonkorotukseen liittyviä seikkoja, jotka on suhteellisen helppo toteuttaa:

- Internet-yhteys laivalle ja pistorasiat, joihin voi kytkeä kannettavat tietokoneet tai kännykät/tablettikoneet.
- Leikkitila tai suurempi tila, jossa lapset voivat ”peuhata”.
- Paremmat näkymät merelle. Nykyiset ikkunat ovat pieniä ja niistä on hankala nähdä ulos.

## Vaikea saavutettavuus

Vaasan ja Uumajan lauttaterminaaleihin pääsee nykyään vain autolla tai taksilla. 1990-luvulla ja vielä 2000-luvun alussa satamiin oli linja-autoyhteydet, mutta niitä ei enää ole.

Monet haastatelluista matkustajista nostivat tämän seikan spontaanisti esiin ilman, että sitä tiedusteltiin kyselylomakkeella.

Myös haastatellut matkailualan toimijat huomauttivat, että puuttelliset liikenneyhteydet lauttasatamiin vähentävät ilman autoa matkustavien turistivirtoja.

## Liikenteen luotettavuus

Tiedotusvälineissä viime vuosina esiintynyt raportointi on tietystä määrin liiallisesti keskittynyt lauttaliikenteen ongelmiin. Peruutetut vuorot, pääasiassa jääoloista aiheutuneet käyttöhäiriöt ja nyt viimeisimpänä RG Linen talousongelmat. Ne ovat osaltaan vaikuttaneet matkustajamäärien jatkuvaan supistumiseen.

Myös matkailuyritykset ovat varovaisia panostaessaan Merenkurkun ylittävään matkailuun, sillä median negatiivinen raportointi vaikeuttaa pakettimatkojen ja aktiviteettien markkinointia.

9.3.2012 laivalla haastateltujen matkustajien mukaan liikenteen luotettavuus on tärkeämpää kuin vuorotiheys. Vaasan ja Uumajan välinen matka oli aiemmin usein vain osa pidempää matkaketjua, joka suuntautui kauemmas molemmin puolin Merenkurkkua. Otantatutkimus osoittaa, että pidemmälle (kauemmas kuin Uumajaan Ruotsin puolella ja Vaasaan/Mustasaareen Suomen puolella) matkustavien osuus on vähentynyt. Se voi johtua nykyisten matkaketjujen lyhentymisestä, mutta myös rajallisesta haastatteluaineistosta ja vuodenajasta.

## Aikataulu

2000-luvulla toteutetuissa matkustajatutkimuksissa matkustusaika, vuorotiheys tai aikataulu eivät vaikuttaneet henkilöliikenteeseen yhtä paljon kuin hintataso. Aikataulu on sovitettu pitkälti rahtiliikenteen tarpeisiin.

Matkailuyrityksien haastatteluissa kävi ilmi, että nykyinen aikataulu on esteenä matkailun lisääntymiselle. Vaasan ja Uumajan läheisyys suosii lyhytaikaista päivä- tai viikonloppumatkailua, mutta nykyinen aikataulu hankaloittaa sitä. Päivämatkat ovat nyt mahdollisia kahtena päivänä viikossa kumpaankin suuntaan, ja konkurssitoimitsijan mukaan hinnanalennuksen jälkeen samalle päivälle on varattu yksittäisiä edestakaisia matkoja.



## 5.2 Vaikutukset matkustajille

Merenkurkun liikenteessä tunnistetut ongelmat ovat vaikuttaneet eri tavalla eri matkustajakategorioihin.

### Työmatkailijat

*Työmatkailijat* ovat kaikissa tutkimuksissa osoittautuneet vähiten herkiksi hinnan suhteen, mutta samanaikaisesti he (lukuun ottamatta kuorma-autonkuljettajia) arvostavat eniten nopeaa matkaa. Ajoneuvojensa kanssa matkustavat kuorma-autonkuljettajat lasketaan työmatkailijoiksi.

Vuoden 1997 tutkimuksessa Merenkurkun lautan työmatkailijoiden määrä oli peräti 1 500 henkilöä viikossa eli yhtä paljon kuin Vaasa-Helsinki lentoreitillä. Nyt Merenkurkun lautan työmatkailijoiden määrä on enää 150-200 viikossa (matkustajien suhteelliset osuudet on saatu RG Linelta v. 2008, laskettu matkamäärien mukaan v. 2011).

Vuonna 2000 ja 2004 toteutettujen haastattelututkimusten aikaan ainoat matkustusmahdollisuudet olivat joko lautalla Merenkurkun yli tai autolla kiertäen Haaparannan/Tornion kautta. Sen jälkeen taksilennot on tulleet kilpailukykysemmiksi ja lisäksi Vaasan ja Uumajan välillä on aloitettu säännölliset reittilennot. Lautan hinnankorotukset ja lentojen lyhyempi matka-aika ovat saaneet työmatkailijat suurelta osin siirtymään lentoihin tai he ovat vaihtaneet yhteistyökumppaneita.

Mahdollisuus työskennellä laivalla vaikuttaa aina työmatkailuun. 1990-luvun suurissa matkustajalautoissa oli erilliset kokousosastot ja hyvät tilat laivamatkan aikana työskentelyyn.

2000-luvulla työ on tullut yhä riippuvaisemmaksi tietokoneista ja Internet-yhteydestä. Laivalla ei ole Internet-yhteyttä, jota useat v. 2012 haastatelluista matkustajista olisivat toivoneet.

### Työ- ja opintosukkuloijat

1990-luvulla haastatelluissa oli huomattava *työ- ja opintosukkuloijien* ryhmä. He pystyivät alhais-

ten hintojen ja suuren vuoromäärän ansiosta sukkuloimaan laivalla maiden väliä viikottain työn ja opintojen takia. Pääasiassa ryhmä koostui suomalaisista, jotka työskentelivät tai opiskelivat Uumajassa. Ruotsin puolella työskentelee ja opiskelee edelleen suomalaisia, mutta heidän määränsä on vähentynyt. Koska monet nyt matkustavat kotiin huomattavasti harvemmin, he ilmoittivat matkustustarkoitukseksi ”vierailun sukulaisten ja ystävien luona”.

### Turistit

Suuri osa matkustajista vuosien 1997 ja 2000 tutkimuksissa ilmoitti matkustustarkoitukseksi turismiin, risteilyyn tai ostosreissun. Nykyään turistien osuus on hyvin pieni, vaikka potentiaalisia markkinoita arvioidaan olevan molemmin puolin Merenkurkkua. Merenkurkun turistivirta kulkee vuoden 2004 matkustottumustutkimuksen mukaan idästä länteen. Siitä huolimatta Uumajassa yöpyi ainoastaan 8 100 suomalaista turistia vuonna 2010. Lukua voidaan verrata saman vuoden noin 39 000 norjalaiseen ja noin 10 000 saksalaiseen yöpyjään.

Haastateltujen matkailuyrittäjien mielestä lauttaliikenne nykytilassaan muodostaa pullonkaulan turistimatkailun kasvulle. Suurimpana esteenä koetaan lippuhinnat, jotka ovat pelottaneet pois sekä matkailijat että matkailuyritysten investoinnit. Vastikään voimakkaasti alennetut lippuhinnat ovat lisänneet turistivirtoja, mikä vahvistaa näitä näkemyksiä.

Lauttareitin supistunut turistimatkailu on jossain määrin kanavoitunut Haaparanta/Tornio -reitin autoliikenteeseen. (Myös Suomen Levi ja Ylläsnousevat sitä kautta talvimatkailussa selkeämmiksi vaihtoehdoiksi.) Västerbottensfjällenin matkailuyritysten mukaan oman auton mukanaan tuoma joustavuus on erittäin tärkeää erityisesti tunturille matkustaville lapsiperheille. Lautan autopaikkojen korkeat hinnat ovat vähentäneet tunturituristien määrää. Suuri osa jäljelle jäävistä matkustajista ajaa mieluummin Merenkurkun ympäri tai valitsee lomakohteeksi Levin tai Ylläksen.

Monet turistit valitsevat kiertotien Haaparannan IKEA:n vuoksi, sillä he haluavat pysähtyä ostoksille kotimatallaan. Uumaja-Vaasa-Riika lento-reitin arvioidaan vaikuttaneen vain marginaalisesti Uumajan ja Vaasan väliseen turistivirtaan.

Viime vuosien laaja halpalentojen tarjonta muualle Eurooppaa on luonut uusia matkailumarkkinoita, ja kaukaisten ja eksoottisten matkakohteiden määrä on kasvanut voimakkaasti. Itä-länsisuuntainen matkailu Uumajan ja Vaasan välillä häviää etelänmatkoille.

Eräs uusi trendi kasvattaa Uumajan ja Vaasan vetovoimaa. Pohjoisen eksootiikka houkuttelee turisteja etelä-pohjoissuunnassa muun muassa Sveitsistä, Ranskasta, Belgiasta, Puolasta ja Isosta-Britanniasta. Ruotsin tilastokeskuksen mukaan Västerbottenin yöpymismäärä kasvoi 7 % vuonna 2011. Nousu oli koko Ruotsin suurin. Merenkurkun ja satamien puutteelliset liikenneyhteydet vaikeuttavat alueen kasvavan matkailun synergiaetujen hyödyntämistä. Uumajan matkailutoimiston johtajan haastattelussa ilmeni, että ulkomaiset turistit olisivat erittäin kiinnostuneita yhdistämään Uumajan vierailuun myös käynnin Vaasassa, mutta huonot kulkuyhteydet Holmsundin satamaan ovat muodostuneet pahaksi rajoitteeksi.

### **Vierailut sukulaisten ja ystävien luona**

Vierailut sukulaisten ja ystävien luona ovat viimeisimpien matkustajatutkimusten mukaan olleet hallitseva matkustustarkoitus suurimman osan vuodesta. Tämä matkustustarkoitus on usein vahvasti kytköksissä työsuukulointiin. Huonompien ja kalliimpien lauttayhteyksien takia monet, jotka aiemmin sukkuloivat usein työn takia, joutuvat nyt matkustamaan harvemmin ja sen takia luonnehtivat matkaa vierailuksi sukulaisten ja ystävien luona.

Vuoden 2008 maaliskuun tutkimuksessa vierailut sukulaisten ja ystävien luona muodostivat 37 % matkoista (RG Line, 2008). Syksyllä 2004 niiden osuus oli 45 %. Vuoden 2012 otantatutkimuksessa tämä matkustustarkoitus oli myös selkeästi yleisin.

Kyseisellä ryhmällä on suuri tarve lauttaliikenteelle, jotta he voivat ylläpitää ja kehittää sosiaalisia siteitä Merenkurkun yli. Nämä sosiaaliset siteet ovat hyvin tärkeitä, sillä usein ne luovat perustaa elinkeinoelämän yhteistyölle tai erimuotoisille kulttuuri- ja osaamisvaihdolle, jotka pitkällä aikavälillä hyödyttävät koko yhteiskuntaa.

Tällä matkustustarkoituksella on myös vahva kytkös Suomen ja Ruotsin työmarkkinoiden vuorovaikutukselle, sillä usein kyseiset henkilöt ovat muuttaneet toiseen maahan työn takia. Heikentyneiden matkustusmahdollisuuksien takia monet tästä ryhmästä muuttavat takaisin kotimaahansa, jolloin työvoimavaihto vähenee. Tämä on huomattu 2000-luvulla muun muassa sairaanhoidossa ja teollisuudessa Västerbottenissa.

## **5.3 Vaikutukset rahtiliikennöitsijöille**

Merenkurkun rahtikuljetukset ovat kasvaneeet voimakkaammin kuin muu kaupankäynti Ruotsin ja Suomen välillä. Se liittyy Pohjanmaan ja Västerbottenin vahvaan kasvuun sekä elinkeinoelämän vilkastuneeseen yhteistyöhön maiden välillä.

Tästä huolimatta vuoden 2010 tutkimus osoitti, että monet rahtiliikennöitsijät valitsevat Haaparannan/Tornion reitin kustannussyistä sekä lautan aikatauluihin osan vuotta liittyvien epävarmuuksien takia.

Merenkurkun liikenteen vaikeudet vuoden 2011 maaliskuun jäätilanteen vuoksi aiheuttivat pitkiä katkoksia rahtiliikenteeseen. Niiden vaikutuksia elinkeinoelämään ei ole tutkittu. Sen sijaan tutkimukset (Ekträsk 2005, Aspeå 2008 ja Grötingen 2011) Ruotsin pääradan suunnitelmattomista katkoksista selvittivät niiden vaikutuksia: elinkeinoelämältä jäi saamatta tuotanto- ja myyntituottoja ja varastointi- ja kuljetuskustannukset kasvoivat, kun kuljetusten oli pakko käyttää muita reittejä. Katkosten myötä yritykset myös miettivät uudelleen kuljetuskaisujaan ja valitsivat pitkäjänteisesti luotettavampia vaihtoehtoja.

## 5.4 Vaikutukset yhteiskuntaan

Lauttaliikenteen ongelmat ovat vaikuttaneet kielteisesti yhteiskuntaan matkustajiin ja rahtikuljetuksiin kohdistuneiden vaikutusten lisäksi.

Merenkurkun liikenne sitoo yhteen kaksi Euroopan aluetta, joilla on vahvat historialliset siteet ja suuri yhteistyöpotentiaali. Vaikeutunut ja rajusti supistunut henkilöliikenne on dramaattisesti ohentanut vuorovaikutusta ja yhteenkuuluvuutta 12 viime vuoden aikana.

### Työmarkkinavaikutukset

Työmarkkinat ovat vahvat molemmin puolin Merenkurkkua. Kehitys on myönteistä, talouselämä kasvaa ja molemmin puolin toteutetaan suuria infrastruktuuriparannuksia, jotka vaikuttavat alueen saavutettavuuteen. Merenkurkun liikenteen saavutettavuus on samalla voimakkaasti heikentynyt, ja sen vuoksi yhteistoimintaa on pitänyt suunnata enemmän kummankin maan alueiden sisäiseksi tai alueiden väliseksi.

Vaikka päiväsuukulointi Merenkurkun yli ei enää ole mahdollista matka-aikojen vuoksi, Merenkurkussa on kauan esiintynyt viikkosuukulointia pääasiassa Suomesta Ruotsiin. 1990-luvun lopussa työsukuloinnin ollessa laajimmillaan 150 suomalaista työskenteli Uumajan kunnassa. Määrä on siitä supistunut, mutta otantatutkimuksesta selviää, että osa matkustajista luokittelee itsensä edelleen työsukuloiijiksi.

### Vaikutukset koulutukseen

Uumajan yliopistossa on alusta alkaen ollut suhteellisen paljon suomalaisia opiskelijoita Merenkurkun ympärivuotisen liikenteen ansiosta. Yliopisto on myös tuottanut osaavaa työvoimaa Pohjanmaalle ja muualle Suomeen.

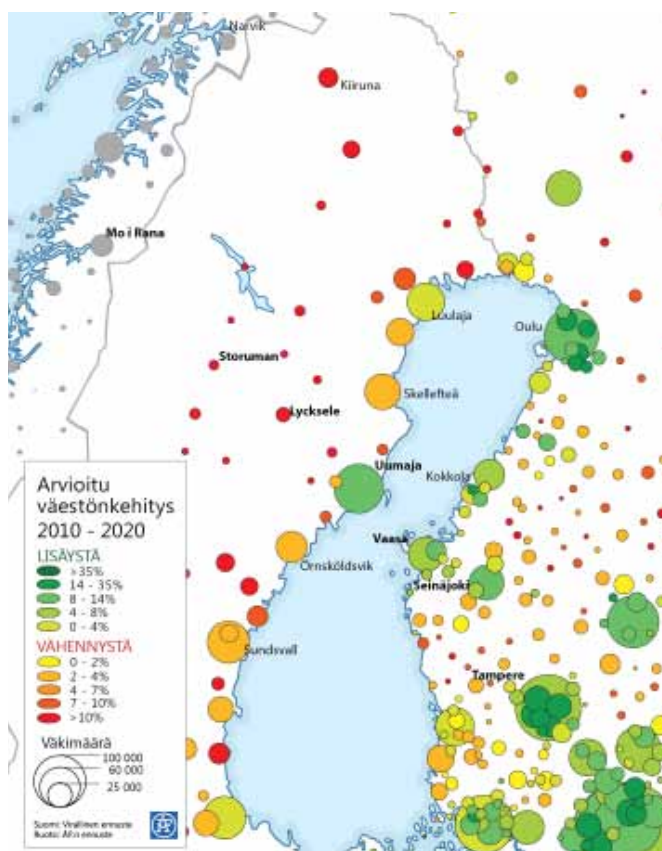
Vaasan koulutustarjonta on kasvanut voimakkaasti 1990–2000-luvuilla, ja opiskelijavaihto on vähentynyt yhdessä heikentyneiden matkustusmahdollisuuksien kanssa (korkeiden lippuhintojen vaikutus käy selvästi ilmi kuvassa 2.8).

## Vaikutukset väestönkasvuun

Elinkeinoelämän ja asukkaiden välinen vuorovaikutus edellyttää toimivaa lauttaliikennettä. Se vaikuttaa myös väestönkehitykseen. Kuvassa 4.1 esitellään aikajakson 2010–2020 väestöennuste, jonka mukaan Uumajan, Vaasan ja Suomen kaupunkialueiden ennakoitaan jatkosakin kasvavan. Arvio ei sisällä Västerbottenin ja Pohjanmaan mittavia infrastruktuuri- ja elinkeinoelämän investointeja, jotka todennäköisesti voimistavat kasvua entisestään.

### Vaikutukset elinkeinoelämään

Sekä Merenkurkun Suomen että Ruotsin puolella tehdään parhaillaan mittavia investointeja elinkeinoelämään ja infrastruktuuriin. Ruotsin rautatiejärjestelmä muuttuu, kun Botnia-rata valmistuu ja kunnostettu Ådalinrata otetaan käyttöön vuonna 2012. Vaasa-Seinäjoki rautatie on nyt sähköistetty. Rahtilogistiikkaan tehdään suuria investointeja uusien tavaraterminaalien



**Kuva 5.1** Arvioitu väestönkehitys seuraavan 10 vuoden aikana. (Ympäristöanalyysi 2010).

lien ja lisääntyneen yhteistyön kautta Nordic Logistic Centren puitteissa reitillä Mo i Rana-Storuman-Uumaja-Vaasa, josta on myös yhteys Trondheimiin.

Pohjanmaan kasvu on Suomen alueista vahvimpia ja teollisuus on hyvin vientivoittoista. Pohjois-Ruotsin sisämaassa on mittavia investisuunnitelmia kaivos- ja energiasektoreilla. Sekä Norjan että Venäjän taloudet kasvavat voimakkaasti. Pohjois-Norjan elinkeinoelämä vahvistuu öljy- ja kaasutuotannon kasvun ansiosta, minkä odotetaan lisäävän alueen väestöä ja paikallista kysyntää.

Turismi tukee alueiden taloutta ja lisää vuorovaikutusta maiden välillä. Kuntien kotisivujen mukaan Uumajaan ja Vaasaan suuntautuvan turismin liikevaihto on vuositasolla noin 110 miljoonaa euroa sekä vastaavasti 90 miljoonaa euroa, minkä ansiosta turismilla on merkitystä alueiden kasvuille. Merenkurkun turistivirtojen tyrehdyttyä taxfree-myyntien loputtua suomalaisten ja ruotsalaisten turistien osuus tästä liikevaihdosta on pieni huolimatta alueiden läheisyydestä ja kulttuurisiteistä.

Ruotsin tilastokeskuksen mukaan vuonna 2010 Västerbottenin majoituspaikoissa oli 1,3 miljoonaa yöpymistä, joista noin 1,2 % (16 000 henkilöä) oli suomalaisten yöpymisiä. Vastaavasti norjalaisyöpymisiä oli 14 % ja saksalaisia runsaat 2 %. Ruotsalaisyöpymisiä oli 80 %. Pohjanmaalla ja Etelä-Pohjanmaalla oli samana vuonna runsaat miljoona yöpymistä, joista ruotsalaisia oli 1,3 %, saksalaisia 0,7 % ja norjalaisia 0,5 %. Suomalaisten osuus oli yli 90 % (Tilastokeskus).

Kaikki haastatellut matkailuyrittäjät kertoivat, ettei heidän toimintansa nykyään ole erityisen riippuvaista Merenkurkun liikenteestä, koska he ovat suurilta osin luopuneet suunnitelmistaan naapurimaan turistivirroista. Haastatellut olivat kuitenkin yksimielisiä siitä, että molemmien puolin Merenkurkkua on suuret potentiaaliset markkinat, joita voitaisiin yrittää elvyttää, mikäli lautta olisi luotettava, sen aikataulu pitkäjänteisesti suunniteltu turismin tarpeisiin, lippuhinnat

kohtuulliset ja lautan tasoon verrattavissa sekä kuljetukset järjestetty kaupungin ja sataman välille.

## Ympäristönäkökohtia

Sen lisäksi että Merenkurkun yhteys edistäisi saavutettavuutta EU:ssa ja itä-länsisuunnassa, yhteys on tärkeä myös ympäristösyistä. Vaasan ja Uumajan välinen lauttamatka on 96 kilometriä. Sitä voidaan verrata 840 kilometrin tieyhteyteen Tornion ja Haaparannan vaihtoehtoisen reitin kautta. Toinen vaihtoehto tavaraliikenteelle olisi kiertää Turun kautta, jolloin matkaa tulisi 1000 km (maateitse) + 340 km (meriteitse).

Polttoaineiden hintojen nousu ja EU:n poliittinen ohjaus, joka pyrkii siirtämään kuljetuksia maanteiltä rauta- ja vesiteille, johtanee siihen, että rajatylittävää liikennettä siirtyy Tornion/Haaparannan reitiltä Merenkurkkuun. Siirtymät ovat mahdollisia myös Ahvenanmeren liikenteestä.



# 6 Lyhyen aikavälin kehitysstrategiat ja toimenpiteet

## 6.1 Kehitysstrategia

Vuoden 2010 ehdotuksemme ovat edelleen voimassa lyhyen aikavälin kehitysstrategiaksi. Pitkän aikavälin tavoitteena tulee olla hyvä-kuntoisen aluksen löytäminen. Siinä tulisi olla 2000 kaistametriä rahdille ja ainakin 300 matkustajapaikkaa huippusesongin aikaan. Lyhyellä aikavälillä tarvitaan luotettava alus, joka vastaa vähintään nykyisen aluksen laatutasoa.

Suuremman kapasiteetin vaihtoehtona huippusesongin aikaan voitaisiin hyödyntää tiheämpiä vuoroja. Kesäisin on paremmin mahdollista ajaa nopeampia ja tiheämpiä vuoroja. Terminaalikäsittelyn kannalta sekä perä- että keulapuolelta lastattava alus olisi tärkeä.

Jotta vaadittavasta suuresta investoinnista selvittäisiin, saattaa olla mahdollista hakea tukea ”kelluvalle infrastruktuurille” (floating infrastructure). Maa- ja merikuljetusten kilpailuneutraliteetista käytävässä keskustelussa lauttareittien infrastruktuuriosuudeksi on arvioitu noin 30 % kokonaiskustannuksista.

## 6.2 Lyhyen aikavälin suositukset

- Varmistaa että konkurssitoimitsija voi saada käyttötukea.
- Varmistaa että Vaasan satama saa TEN-statuksen, joka mahdollistaa EU:n osarahoituksen infrastruktuuriin tai muihin investointeihin.
- Vaasan kaupunki ja Uumajan kunta (tai vaihtoehtoisesti Region Västerbotten ja Pohjanmaan liitto) muodostavat yhteisen yrityksen (tai EAYY-alueen aiempien keskustelujen pohjalta) investoidakseen ja rahoittaakseen Merenkurkun liikennettä.
- Valmistautua jättämään tarjous konkurssipesästä tai vaihtoehtoisesti vuokraamaan alus konkurssipesän ostajalta.
- Vahvistaa henkilöliikennettä lyhyellä aikavälillä markkinointipanostusten ja parempien joukkoliikenneyhteyksien avulla.
- Työskennellä vakuuttaakseen Ruotsin ja Suomen valtiot liikenteen hyödyistä. Tämä hyöty voidaan kvantifioida muun muassa alueellisena ja kansallisena kasvuna, vero-vaikutuksina, ympäristö- ja ilmastohyötyinä, työmarkkinavaikutuksina, matkailutilastoina ym. Hyödyn tulee olla selkeästi kytketty poliittisiin tavoitteisiin.
- Laatia käyttötuen malli, joka sisältää aluksen kulut.

### Käyttötuki konkurssipesälle

Lyhyellä aikavälillä on tärkeää, että valtion maksama käyttötuki voi mennä konkurssitoimitsijalle liikenteen ja siten myös RG Linen velkojen varjelemiseksi. Työryhmän tulee

tämän vuoksi ehdottaa liikenneministeriölle sääntömuutosta, joka mahdollistaa tämän.

## TEN-T -status Vaasan satamalle

E12-reitti on vuodesta 2011 lähtien kuulunut TEN-T:n Comprehensive Network -verkkoon molemmin puolin Merenkurkkua. Lisäksi Uumajan satama sekä Uumajan ja Vaasan lentoasemat kuuluvat Comprehensive Networkiin. Se osoittaa reitin Euroopan Unionin priorisoimaksi reitiksi. Vaasan satama oli aiemmin ehdolla TEN-satamaksi, mutta se ei enää sisälly komission uusimpaan ehdotukseen. On tärkeää, että Suomen valtio suosittelee uudelleen Vaasan satamalle TEN-statusta, jotta reitillä olisi paremmat mahdollisuudet saada rahoitusta Marco Polo -ohjelmasta tai vastaavista ohjelmista. Merenkurkun liikenteen merkityksen alueiden yhteiskuuluvuudelle pitäisi olla siihen riittävä argumentti.

## Yhteinen yritys

Kummallakin puolella Merenkurkkua on laaja poliittinen yksimielisyys Merenkurkun liikenteen tärkeydestä. Työryhmän tulee jäsentensä avulla valmistella yhtiön (tai EAYY-alueen) perustamista, joka voi toimia käytännön työn alustana pohjustettaessa pitkäjänteistä ja kestävästä Merenkurkun liikennettä. Yritys voi ensisijaisesti keskittyä työryhmän ehdottamiin lyhyen aikavälin toimenpiteisiin, mutta sen jälkeen se voi toimia tarpeen vaatiessa aluksen hankkijana sekä jatkuvan liikenteen varustamona/operaattorina. Yrityksessä tulee olla edustajia Uumajasta, Vaasasta, Västerbottenistä, Pohjanmaalta, Ruotsin ja Suomen valtioista sekä paikallisista elinkeinoelämän toimijoista.

## Liikenteen varmistaminen konkurssin jälkeen

Konkurssiprosessi voi jatkua pitkään, mutta se voidaan myös lopettaa velallisen pyynnöstä. Tällaisessa tilanteessa vaarana on liikenteen päättymisen. Tämän epävarmuuden takia sekä rahtiliikennöitsijöiden että henkilöliikenteen toimijoiden on vaikea tehdä pitkäjänteisiä suunnitelmia. Vaasan, Uumajan, ao. alueiden

sekä Ruotsin ja Suomen valtioiden intressissä on säilyttää liikenne, ja siten myös tätä skenaario pitää pystyä käsittelemään.

Konkurssiprosessin päättyessä on kaksi mahdollisuutta. Joko joku ostaa koko konkurssipesän (myös aluksen) tai konkurssipesä myydään osissa. On epävarmaa, aikooko ostaja jatkaa liikennöintiä, ja tämän takia liikenteen päättymiselle on olemassa todellinen uhka. Jotta kasvatettaisiin aluksen säilymismahdollisuutta siirtymäjakson ajan, tulee nykyisen aluksen arvo (alueille) olla sama kuin aluksen odotetun jäljellä olevan eliniän poisto (3 000 000 euroa), miinus ennakoidut huoltotarpeet. Lisäkuluja voi koitua hallinnosta ja tietystä laatutason korotuksesta. Tällä voidaan taata liikenne kahdeksi vuodeksi.

## Henkilöliikenteen markkinoiden vahvistaminen

Aiemmat matkustajaliikenteen tutkimustuloksemme osoittavat, että konkurssitoimitsijan strategia lippuhintojen alentamiseksi on ollut oikea ratkaisu. Lauttalinjan markkinointia ja lauttareitistä tiedottamista tulee lisätoimenpiteenä tehostaa markkinoiden vahvistamiseksi lyhyellä aikavälillä. Tämän lisäksi tarvitaan saavutettavuutta parantavia toimenpiteitä erityisesti joukkoliikenteeseen. Lauttaliikenteen hyödyntäminen paikallisten, alueellisten ja kansallisten virkamiesten taholta on myös hyvä tapa osoittaa poliittista tahtoa lauttayhteyden tukemiseen.

Analyysit osoittavat, että alennettujen lippuhintojen ansiosta matkustajamäärä voi hyvin nousta 70 000 matkustajaan vuoden 2012 aikana, ja todennäköisesti noin 100 000 matkustajaan vuonna 2013. Merenkurkun liikenne saavuttaisi siten saman matkustajamäärän kuin Tanska-Bornholm-reitti, jolla on suunnilleen samat lippuhinnat, mutta pidempi matkustusaika ja korkeampi laatutaso laivalla. Matkustamisen (alhaisilla lippuhinnoilla ja nykyisellä laatutasolla) arvioidaan muutamassa vuodessa voivan saavuttaa 150 000 henkilömatkaa vuodessa, katso kuva 6.2.

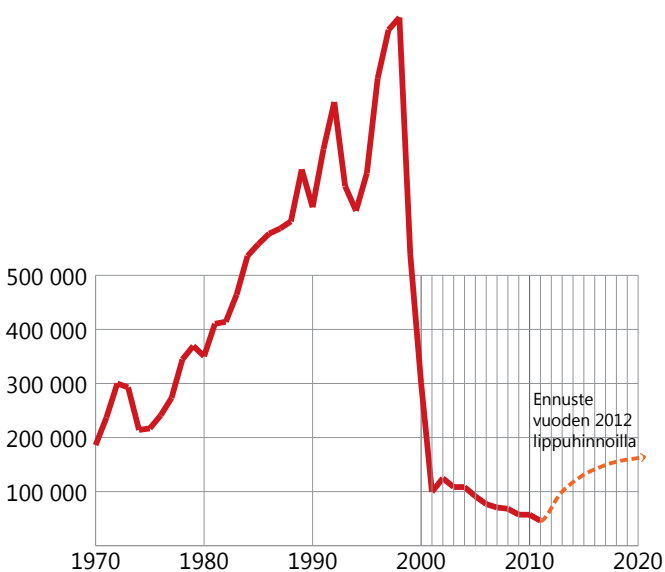
## Henkilöliikenteen käyttörahoitus

Julkinen käyttörahoitus on suunniteltava siten, että se stimuloi – ei ehkäise tai hidasta – matkustajamäärien kasvua. Turvallisuussäännösten vuoksi henkilöstömenot kasvavat asteittain nykyisellä lautalla ja muilla ajankohtaisilla aluksilla, kun matkustajamäärät nousevat vuoroa kohti tiettyjen raja-arvojen yli. Se on, vastoin EU:n yhteenkuuluvuustavoitteita, vähentänyt liikennöijän halua matkustajamäärien kasvattamiseen.

Ehdotamme, että julkinen käyttörahoitus laaditaan lyhyellä aikavälillä maksettavaksi asteittain ja kokonaan vasta, kun tavoiteltu matkustajamäärä (esim. 150 000 matkustajaa vuosittain, sesonkijaettuna kuukausiin) on saavutettu.

Vaihtoehtoisesti käyttötuen ehdoksi voidaan asettaa, että lippuhinnat on pidettävä alhaisina; sama ehto on käytössä Pohjois-Ruotsin sisämaanlentojen hankinnassa.

Muut julkisen rahoituksen muodot voivat kohdistua liityntäliikennejärjestelmiin ja infrastruktuuriin, satamalaitosten ja alusten kehittämiseen sekä yhteiskunnallisesti perusteltuun käytön alijäämään. Osan voi ratkaista muulla infrastruktuurilla sekä satamiin liittyvän joukkoliikenteen suunnittelulla.



**Kuva 6.2** Matkustuksen on arvioitu kasvavan lähivuosina noin 150 000 vuosittaiseen matkaan vuonna 2012 alennettujen lippuhintojen ja henkilöliikennemarkkinoita vahvistavien yksinkertaisten toimenpiteiden ansiosta.

## 6.3 Perusteltu rahoitustaso

Olemme eri lähestymistapojen avulla pyrkineet arvioimaan, millä kokonaistasolla julkisen rahoituksen tulisi olla kannattavan reitin ja toivotun yhteiskuntahyödyn saavuttamiseksi ilman, että vaarannetaan kilpailun vääristyminen suhteessa Itämeren muihin lauttareitteihin.

### Kelluvan infrastruktuurin kattava rahoitustaso

RG Linen tilien mukaan aluksen poisto on noin 1,5 miljoonaa euroa vuosittain (lähde: RG Line). Mikäli alus kunnostetaan ”GreenLine”-konseptin mukaiseksi, sen vuosipoistoksi arvioidaan 3–3,5 miljoonaa euroa.

### Kannattavan reitin ja toivotun yhteiskuntatoiminnan saavuttamiseen tarvittava rahoitustaso

Konkurssitoimitsijan vuoden 2012 maaliskuun arvion mukaan toiminnan alijäämäksi jää koko vuodelle noin 2,5 miljoonaa euroa nyt käytössä olevilla lippuhinnoilla ja rahtitaksilla. Asian tuntija-arviomme mukaan nykyinen hintataso tulisi säilyttää lauttareitin henkilömatkojen ylläpitämiseksi. Vuoden 2012 alijäämä antaa täten viitteen tarvittavasta lisärahoituksen tasosta, jolla voidaan saavuttaa liiketaloudellisesti kannattava liikennöinti ja yhteiskunnan toivoma toiminto.

### Itämeren kilpailuneutraliteetin takaava rahoitustaso

Vuoden 2012 hinnoittelussa matkustajamäärien on arvioitu nousevan nopeasti muutaman vuoden kuluessa tasaiselle 100 000–150 000 matkustajan vuositason. Ruotsin valtion rahoitti Gotlannin liikennettä 41 miljoonalla eurolla (367 milj. SEK) vuonna 2011, ja Tanskan valtion rahoitti Bornholmin liikennettä 27 miljoonalla eurolla (201 milj. DKR) vuonna 2011.

Suhteutettuna näiden reittien kokonaismatkustajamääriin (Gotlanti 1 641 123 matkaa ja Bornholm 1 272 354 matkaa) se merkitsee 25 euron sekä vastaavasti 21 euron julkista rahoitusta matkaa kohden. Vastaavalla 100 000 henkilömatkan rahoitustasolla se tarkoittaisi Merenkurkussa 2,1-2,5 miljoonan euron julkista rahoitusta vuodessa.

### **Eri lähestymistavat johtavat suunnitteen samaan vuosittaiseen summaan**

Tulos on lähestulkoon sama kaikilla kolmella yllämainitulla lähestymistavalla, eli noin 2,1-3,5 miljoonaa euroa vuosittain. Tämän pitäisi kohtuudella olla summa, joka rahoitettaisiin julkisin varoin. Seuraavassa jaksossa käymme läpi erilaiset mahdolliset rahoitusvälineet, jotka ovat saatavilla eurooppalaisella, kansallisella ja alueellisella tasolla.

## **6.4 Euroopan unionin rahoitus**

### **Euroopan unionin vastuu ja perusteet Merenkurkun yhteyden turvaamiselle**

Merenkurkun matkustajamäärät putosivat rajusti Ruotsin ja Suomen liittyttyä EU:hun, jonka vuoksi verovapaa myynti päättyi kesäkuussa 1999. EU-jäsenyys on tätä kautta, unionin tavoitteiden vastaisesti, voimakkaasti heikentänyt jäsenmaidensa kyseisten alueiden välistä integraatiota ja myös aiheuttanut uusia kaupankäynnin esteitä.

Itämeren markkinaolosuhteista on Ahvenanmaan taxfree-vapautuksen vuoksi muodostunut voimakkaan epätasa-arvoiset EU-jäsenyyden myötä.

Näin ollen Euroopan unionilla on suuri vastuu Merenkurkun yhteyden turvaamisen rahoittamisesta. Vuoden 2010 yhteiskunnallis-taloudellisessa analyysissä korostetaan myös Merenkurkun liikenteen hyötyjä eurooppalaisesta näkökulmasta.

Merenkurkun yhteys tarjoaa vahvan intermodaalisen yhteyden EU:n ja Venäjän markkinoi-

den välille. Suomen rautatieverkkoon tehtävät investoinnit vahvistavat rautatiekäytävää Merenkurkusta Vaasan, Seinäjoen ja Helsingin kautta Pietariin. Merenkurkulla on näin ollen potentiaalia kehittyä vahvaksi EU:n ja Venäjän markkinoiden väliseksi linkiksi, jos Vaasan ja Uumajan terminaalitoiminnot saadaan sujuviksi. Kytkenät Muurmanskin radan ja Arkangelin radan kautta avaavat Barentsin alueen mahdollisuudet.

Merenkurkun yhteys on lyhin tie Suomen ja Norjan monien jäätömien Atlantin rannikon satamien välillä.

Merenkurkun alue on raja-alue, jossa on perinteisesti tiivistä yhteistyötä koulutuksen, elinkeinoelämän ja matkailun parissa.

Vahva Merenkurkun yhteys vaikuttaa osaltaan useimpien Itämeri-strategian tavoitteiden toteutumiseen, erityisesti koskien integraatiota ja saavutettavuutta.

E12-reitille on myönnetty TEN-status, ja tästä näkökulmasta on järkeenkäypää, että myös Merenkurkun yhteydelle – joka sitoo yhteen kaksi E12-reitin osaa – taataan riittävä taso sekä henkilö- että tavarakuljetuksille.

Euroopan unionin tuen laajuudesta voidaan keskustella, mutta Marco Polo- ohjelman yhteydessä on keskusteltu lauttaliikenteestä ”kelluvana infrastruktuurina”, jolloin noin 30 % (suunnilleen tyhjän rungon hinta) voisi olla perusteltua kansallisena tai eurooppalaisena rahoitusosuutena, jotta lauttaliikenne saavuttaisi samat tasavertaiset kilpailuedellytykset kuin tie- ja rautatieliikenne. Merenkurkun liikenteen vuosiliikevaihdosta laskettuna se tarkoittaisi noin 2 miljoonan euron vuosittaisia rahoituskustannuksia (eli 10-20 euroa matkaa kohden matkamääristä riippuen).



## Vaihtoehtoisia tukimuotoja

Jan Koskinen on rinnakkain tämän toimeksiannon kanssa selvittänyt mahdollisia EU:n kautta saatavia rahoitusratkaisuja Merenkurkun liikenteelle (Koskinen, 2012). EU:n osarahoitukselle on kaksi päävaihtoehtoa; Marco Polo -ohjelma ja Tuki TEN-T verkoston kautta.

### Marco Polo / Liikennemuutosiirtymähanke (Modal Shift)

Osarahoitus kuljetusten siirtämiseen maanteiltä meriväylille. Ei koske henkilökuljetusten siirtämistä.

### Marco Polo / Merten Moottoritiet (Motorways of the Sea)

Merenkurkun liikenteelle on myönnetty Marco Polo -tukea (Modal Shift) jo kertaalleen, minkä vuoksi kyseisen tuen saaminen uudelleen on epätodennäköistä. ”Motorways of the Sea” -toimintamuodon mukaista tukea voidaan soveltaa Merenkurkun liikenteeseen investointiavustuksena (20 %) nykyisen lautan (kelluva infrastruktuuri) peruskorjaamiseen ympäristöystävälliseksi kaasukäyttöiseksi alukseksi, joka turvaa liikenteen pitkällä aikavälillä myös talviaikoina. Liikenteen tulee jatkua ilman katkoksia. Hakemuksella tulee olla sekä Suomen että Ruotsin valtioiden hyväksyntä. Operatiivinen vastuu voidaan delegoida toiselle organisaatiolle mainittujen maiden valtuutuksella. Seuraava hakuaika ilmoitetaan toukokuussa, kun uudet hakuohjeet julkistetaan. Hakuaika on 2-3 kuukautta.

### TEN-T

NLC Corridorin luokitusta täytyy nostaa ”Other than Priority” -tasosta (10 %) TEN-T -prioriteettiin, jotta Merenkurkun liikenne voisi tavoitella korkeampaa (30 %) osarahoitusta. Samalla molemmat satamat säilyttäisivät TEN-T -statuksensa. Rail Baltican ja Nordic Triangle Railwayn yhdistäminen voisi olla ajateltavissa. Tämä vaihtoehto on monimutkainen ja vaatii paljon työtä ja aikaa, joita meillä ei ole. Tukihakemukseen tarvitaan kaksi jäsenvaltiota.

”Motorways of the Sea” on yksinkertaisin ja realistisin vaihtoehto. Tarvitaan nopeita päätök-

siä ja toimeenpanoa, jotta tulevaa hakuaikaa voidaan hyödyntää. Liikenteen täytyy jatkua ilman katkoksia. Työskentely TEN-T -statuksen päivittämiseksi Prioriteetti-tasoon voidaan kuitenkin käynnistää rinnakkaisesti.

## 6.5 Kansallinen osarahoitus

Ruotsin ja Suomen valtioilla on paljon voitettavanaan Merenkurkun lauttayhteyden turvaamisessa. Maiden välinen kaupankäynti helpottuu, työ- ja koulutusmarkkinoita voidaan integroida ja Pohjois-Ruotsin ja Suomen historiallisesti vankkoja kulttuurisiteitä voidaan elvyttää ja kehittää.

Vuoden 2010 yhteiskunnallis-taloudellisesta tutkimuksesta kävi ilmi, että muille verrattavissa oleville Itämeren lauttalinjoille on löytynyt suurta tukea ja täten myös taloudellista maksutta. Gotlannin liikenne saa valtiontukea vuosittain 40 miljoonaa kruunua (tai 25 euroa henkilömatkaa kohden) Ruotsin liikennevirastolta. Tanskan valtio rahoittaa Bornholmin liikenteen reittejä Ystad-Rønne ja Køge-Rønne vuosittain noin 200 miljoonalla Tanskan kruunulla (myös noin 25 euroa henkilömatkaa kohden). Ahvenanmaan kautta kulkeva lautta-liikenne ei saa suoraan valtiontukea, mutta verovapaasta myynnistä aiheutuvan verotulojen menetyksen Ahvenanmeren erityisasemaa hyödyntävässä liikenteessä voidaan arvioida olevan noin 200 miljoonaa euroa ainoastaan Suomen verotulojen menetyksenä. Se vastaa noin 20 euroa tukea matkustajaa kohden. Mikäli Ruotsin puolen verotulojen menetys lasketaan mukaan, luku nousee lähes kaksinkertaiseksi eli noin 40 euroon.

Merenkurkun yhteys on yksi kolmesta tärkeimmästä kauppareitistä Suomen ja Ruotsin välillä. Talous kasvaa Pohjanmaalla Suomen alueista eniten, ja myös Västerbottenissa on hyvä kasvuvauhti. Paremmilla yhteyksillä on täten hyvät edellytykset vahvistaa kasvua sekä Suomessa että Ruotsissa. Västerbottenissa ja Norrbottenissa on käynnissä suuria teollisia investointeja ja tehdasteollisuudessa, energiasektorilla ja

kaivosteollisuudessa. Suuria kansallisia satama-investointeja toteutetaan pohjois-eteläsuuntaisessa infrastruktuurissa. Näin ollen on erittäin perusteltua panostaa yhteyteen, joka sitoo yhteen kuljetusjärjestelmät molemmin puolin Merenkurkkua.

## 6.6 Alueellinen osarahoitus

Alueellista osarahoitusta voidaan perustella sillä, että Merenkurkun yhteys edistää taloutta ja parantaa alueiden toimintaa molemmin puolin Merenkurkkua.

Västerbottenin läänin aluekehitysohjelma korostaa pitkäjänteisen tehokkaan infrastruktuurin merkitystä strategisilla kuljetusväylillä sekä itä-länsisuunnassa että pohjois-eteläsuunnassa. Työn jatkuminen Norrbottenin rautatien puolesta, Merenkurkun yhteyden parantaminen, TEN-status ja läänin Eurooppateiden parempi saavutettavuus ovat tässä asiayhteydessä tärkeitä.

Aluekehitysohjelmassa korostetaan myös rahtikuljetusten ja logistiikkayhteistyön tehokkaiden, turvallisten ja ympäristöystävällisten järjestelmien merkitystä rautateillä, maanteilla ja satamissa/merenkulussa. Ohjelmassa painotetaan myös biopolttoaineiden lisääntyvän käytön tärkeyttä.

Ruotsin puolella alueellinen rahoitus tapahtuu läänin kuljetussuunnitelman kautta. Västerbottenin suunnitelmissa tähän on varattu yhteensä 794 miljoonaa kruunua vuosille 2012-2020. Osa näistä rahoista on varattu E12-reitin investointeihin, muun muassa Uumajan satamaan. Region Västerbotten varasi 2,5 miljoonaa kruunua vuotta kohden vuosille 2011-2012 vastatakseen Suomen puolen rahoitukseen. Ruotsin liikennevirasto ei kuitenkaan hyväksynyt tätä ja se lopetti maksatuksen viitaten asetuksiin. Region Västerbotten vetosi silloin hallitukseen, jotta se hyväksyisi läänin tekemät priorisoinnit. Hallitus hylkäsi vetoomuksen 2011-06-09 seuraavin perusteluin:

*Asetuksessa läänisuunnitelmien kuljetusinfrastruktuurista, 4§ 3 (1997:263) todetaan, että läänisuunnitelmissa tulee esittää selonteko vähintään*

*25 miljoonaa kruunua maksavista kohteista, joiden arvioitu toimeenpano tapahtuu suunnitelman voimassaoloaikana. Kyseessä oleva kohde liittyy toimenpiteisiin, jotka toteutettiin ennen suunnittelukauden alkua. Näin ollen Region Västerbottenin ei olisi saanut sisällyttää sitä läänisuunnitelmaan.*

*Edellä esitetyn perusteella hallitus pitää velvollisuutenaan hylätä Region Västerbottenin vetoomuksen.*

Tämän jälkeen Uumajan kunta on maksanut varat, ja Region Västerbotten on välittänyt ne eteenpäin.

Jos Region Västerbottenin kautta halutaan ohjata lisävaroja lauttaliikenteeseen, on selvitetävä, onko se mahdollista hallituksen määräysten perusteella ja miten siinä tapauksessa läänin kuljetussuunnitelman resurssit jaetaan uudella tavalla, mikä on poliittisesti hyvin hankalaa.

Suomen puolella Vaasan kaupunki ja Pohjanmaan liitto ovat osarahoittaneet tähänastista lauttaliikennettä vuodesta 2000 lähtien. Vaasan kaupunki on tästä syystä RG Line Oy:n konkurssipesän suurimpia velkojia.

## 6.7 Julkisen rahoituksen jakautumismalli

3,0 miljoonan euron julkinen rahoitus voidaan jakaa eri tavoin. Gotlannin, Bornholmin ja Ahvenanmaan liikenne nauttii käytännössä kansallisesta julkisesta rahoituksesta, vaikka hyöty on eurooppalaista ja alueellista. Kolme miljoonaa euroa vastaa vuonna 2012 noin 30 % liikenteen vuosiliikevaihdesta.

Rahoituksen tasapuolisen jakamisen periaatteen mukaisesti jako voisi tapahtua seuraavanlaisesti:

- Euroopan unionin rahoitus 10 % eli miljoona euroa vuodessa (TEN-T).
- Kansallinen rahoitus 10 % eli miljoona euroa vuodessa.
- Alueellinen rahoitus 10 % tai miljoona euroa vuodessa.

Lopullinen jako riippuu EU-hakemuksen tuloksesta sekä kansallisen ja alueellisen rahoituksen mahdollisuuksista.

# Lähteet

Merenkurkun neuvosto. (2010).

*Merenkurkun liikenteen ja Merenkurkun kiinteän yhteyden yhteiskunnallis- ja yritystaloudellinen analyysi.* ÅF Infraplan.

Merenkurkun neuvosto. (2010).

*Kvarkenregionen – Omvärldsförutsättningar.* ÅF Infraplan.

Merenkurkun neuvosto (2005).

*Resevaneundersökning  
färjeförbindelsen Vasa – Umeå.*  
Resurs AB.

RG Line (2012).

*Esitelmä liikenne- ja viestintäministeriön  
työryhmälle 16. maaliskuuta 2012 Vaasassa .*  
Reko Mersylä ja Christer Eriksson.

RG Line (2008).

*Resevaneundersökning  
färjeförbindelsen Vasa – Umeå.*  
Improve.

Norrbotniabanegruppen (2011).

*Avbrott för svensk industri  
– Ursparningen vid Grötingen.*  
Syyskuu 2011, ÅF Infraplan



